ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.

EINUNDVIERZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1913.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Inhalts-Verzeichnis.*)

A. Systematische Einteilung.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

a. In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

2. Belgien.

*) Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführliches Sachregister befindet sich am Schlusse des Bandes.

Seite

4. Rußland.

5. Außereuropäische Länder.

b. Telegraphen- usw. Wesen im allgemeinen.

III. Eisenbahnwesen, Schiffahrt einschließlich der Luftschiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

VI. Nachrufe.

VII. Bücherschau.

B. Alphabetische Reihenfolge.

Seite

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 1. BERLIN, JANUAR. **1913.**

Die Reichspost beim Einbruch der Franzosen in das Reich. 1792 bis 1793.[1])

Nach archivalischen Quellen bearbeitet von Sautter,
Ober- und Geh. Postrat a. D. in Berlin.

Das kaiserliche Reichs-Postamt Mannheim berichtete am 1. Oktober 1792 der vorgesetzten General-Direktion der kaiserlichen Reichsposten in Regensburg, der französische General Custine sei am 30. September von der — seit 1714 im französischen Besitze befindlichen — Festung Landau aus mit einem Heere von 18 000 Mann in das Reichsgebiet eingebrochen, habe Speyer angegriffen, die schwache, aus kaiserlichen und kurmainzischen Truppen bestehende Besatzung überwältigt und sich des reichen Inhalts der kaiserlichen Magazine bemächtigt. Die Postverbindung mit Speyer sei gesperrt. Die wichtigen Papiere des Postamts seien, den Befehlen gemäß, längst nach Mannheim in Sicherheit gebracht. Zwei Tage später meldete das Postamt der General-Direktion durch Estafette, der Reichs-Postverwalter Kuhn in Speyer habe, da er einen schriftlichen Bericht zu erstatten sich einstweilen nicht getraue, durch einen Boten mündlich mitteilen lassen, »die Franzosen hätten das kaiserliche Postschild an der Fahrpostexpedition schimpflich behandelt, den Postknechten die kaiserlichen Adler von den Ärmeln gerissen, die kaiserliche Montur überhaupt beschimpft«. Ein weiterer Bericht meldete, an dem kleinen kaiserlichen Postwagen aus Mannheim, der während des Sturmes auf die Stadt Speyer vor dem Tore habe haltmachen müssen, sei in Gegenwart des Generals Custine der Reichsadler herausgehauen worden; dem Postjungen habe man die kaiserliche Uniform vom Leibe gerissen, sie zerhackt und mit Füßen getreten. Fünf oder sechs Franzosen seien in das Postamt gestürmt und hätten unter Drohungen von den darin befindlichen Beamten Geld erpreßt. Der Posthalter, dessen Haus beschädigt und

[1]) Quellen: Die Urkunden des fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg und des Stadtarchivs in Mainz.

ausgeplündert worden sei, müsse Fronleistungen für die Franzosen ausführen; seine ganz zugrunde gerichteten Pferde könnten die französischen Kuriere nicht weiterbringen. Die Franzosen hätten in Speyer ein Postbureau errichtet und verlangten vom Reichs-Postamte die Auslieferung aller Briefe. Das Postamt Mannheim wies den Postverwalter von Speyer durch den zurückkehrenden Boten mündlich an, er möge das Posthausschild abnehmen lassen, um die Reichspost und deren Personal vor fernerer Unbill zu schützen. Die in großer Zahl vorliegenden Briefe für Speyer würden einstweilen in Mannheim zurückbehalten werden. Gleichzeitig frug das Postamt bei der General-Direktion an, wie es sich zu verhalten, ob es sich mit dem neuen französischen Postamt in Schriftwechsel einzulassen habe, und wie sich bejahendenfalls die Portoverrechnung gestalten solle? Bis auf weitere Befehle lehne das Postamt jede Unterhandlung mit den Franzosen ab, die überdies mit der augenscheinlichsten Gefahr verbunden sei und bei den schon begangenen Ausschweifungen des zügellosen Volkes und dessen bekannter Stimmung fruchtlos sein werde.

Am 4. Oktober konnte das Postamt der General-Direktion anzeigen, es sei am 3. zum ersten Male wieder die Ordinair-Post von Speyer eingetroffen; das Briefpaket und die sämtlichen darin enthaltenen Briefe hätten neben dem Reichspostsiegel den Abdruck eines fremden Petschafts — es war das des Generals Custine — getragen, woraus hervorgehe, daß alles von den Franzosen geöffnet worden sei. Der Postjunge sei in der gewöhnlichen kaiserlichen Uniform einhergeritten, aber mit dem »Nationalzeichen«, der blau-weiß-roten Kokarde der »neufränkischen« Republik, am Hute! Mit einem Passe des Generals Custine versehen, habe er durch die fränkischen Linien unangefochten reiten können. Inzwischen habe die stark angewachsene französische Armee Worms genommen. Die Reitpost von Worms nach Mannheim habe hinter Frankental die gen Worms marschierende französische Streitmacht angetroffen. Angehalten und vor den General geführt, habe der Postjunge in seiner Angst, um sich zu retten, gesagt, er sei ein Pfälzer, worauf man ihn, ohne ihn zu durchsuchen, freigelassen habe. Das sei — fügt das Postamt hinzu — wohl darauf zurückzuführen, daß sich Kurpfalz in dem ausbrechenden Reichskriege neutral erklärt habe.

Nunmehr traf auch ein schriftlicher Bericht des Postamts Speyer in Mannheim ein, der sich über die Vorgänge bei der Eroberung der Stadt durch die Franzosen verbreitete. Diese hätten das Felleisen von der Ordinair-Post aus Mannheim beschlagnahmt und zum General Custine geschleppt. Dort seien in Gegenwart des Stadt-Konsulenten Petersen, der sich übrigens im Interesse der Post und des Publikums sehr bemüht habe, die Briefe, soweit sie verdächtig erschienen, erbrochen, dann wieder versiegelt und dem Postamte zugestellt worden. Der General habe sich dahin geäußert, er wolle die Postverbindung durchaus nicht hemmen und stören, vielmehr wie zuvor wieder herstellen, auch gestatten, daß die Postkurse für Rechnung des fürstlich Thurn und Taxisschen Ärars weitergeführt würden, nur sollten die Felleisen zuvor in sein Hauptquartier gebracht und dort im Beisein des Postmeisters durchgesehen, die verdächtigen Briefe nach »Kriegsraison« geöffnet und wieder versiegelt werden. Das könne man ihm nicht verdenken. Das Postamt Mannheim, das diesen Bericht der General-Direktion in Urschrift vorlegte, bemerkte dazu, da das Schriftstück von den Franzosen gelesen worden sei, habe Postverwalter Kuhn wohl nicht alles schreiben dürfen, was er gewollt habe. Das in Speyer dem Reichs-Postamte gerade gegenüber errichtete, mit 5 bis 6 Personen besetzte französische Postamt sei übrigens ein Feldpostamt, das sich ausschließlich mit Armeebriefen befasse. In der Reichs-Posthalterei befinde sich ein französischer Poststall mit zahlreichen Postillionen. Das Postamt habe die Vorsicht beobachtet, der Botenpost nach Speyer nur Briefe für die weltlichen Behörden, den Magistrat, die Bürger, Kauf-

leute und Handwerker mitzugeben, solche für das Domkapitel und die gesamte Klerisei sowie für die weltlichen Beamten des Domkapitels aber nicht. Diese Maßregel entsprach durchaus den Absichten der General-Direktion, die unterm 6. Oktober verfügte, es seien nur unverdächtige Kaufmannsbriefe, solche, bei denen man nur einen unschuldigen Inhalt vermuten könne, nach Speyer abzusenden, »um niemanden dort unglücklich zu machen«. Die General-Direktion empfahl dem Postamte Mannheim die Herstellung einer heimlichen Postverbindung mit Speyer durch reisende Kaufleute oder sonst vertrauenswürdige Personen derart, daß diese in Speyer mündliche Aufträge für Mannheim entgegenzunehmen hätten, und daß den Einwohnern von Speyer anheimgestellt würde, ihre Briefe in Mannheim selbst abzuholen oder durch Vertraute abholen zu lassen. »Von seiten der Postbeamten kann dem Publiko vieler Dienst erwiesen werden, wenn man sich solchen mit dem warmen Eifer angelegen sein läßt, den man in solchen Umständen zu betätigen und sich zur Ehre des Postwesens verdienstlich zu machen, die wesentliche Gelegenheit hat.«

Das Postamt berichtete unterm 10. Oktober, daß dem Briefträger von Speyer, der in diesen gefährlichen Zeiten die Ordinair-Post nach Mannheim überbringe, »verdächtige Briefe für Speyer in einem besonderen Pakete mitgegeben würden, um sie auf die geheimste und behutsamste Art den Empfängern dort zuzustellen«.

In auffallendem Gegensatze zu dem wüsten Auftreten der Franzosen gegen die Reichspost in Speyer stand ihr Verhalten in Worms. Nach einem Berichte des dortigen Postamts vom 9. Oktober hätte die französische Besatzung unter General Neuwinger die strengste Manneszucht gehalten, niemand sei mißhandelt, alles sei bar bezahlt worden. Sogar die französischen Soldaten hätten für die von ihnen eingelieferten Briefe nach Frankreich das Porto entrichten müssen. Der kommandierende General habe dem Postamte zum Schutze eine Schildwache vor das Haus setzen lassen. Der geflüchtete Reichs-Postverwalter von Worms hatte die vorhandenen Kassengelder mit sich genommen und in Sicherheit gebracht. Auch der Postwagenexpeditor Lang war über den Rhein nach Geinsheim geflüchtet.

Am 10. Oktober konnte der Postverwalter Kuhn von Speyer die frohe Kunde senden, die Franzosen hätten das Reichsgebiet wieder geräumt. Vor ihrem Abzuge hätten sie alle Tore zusammengehauen, so daß die Stadt Speyer jetzt einem offenen Dorfe gleiche. General Custine hätte dem Postamte durch den Stadt-Konsulenten Petersen sagen lassen, die Post könne jetzt wieder ordnungsmäßig verkehren; er habe die Nachsendung der für ihn und sein Hauptquartier ankommenden Briefe nach Landau angeordnet. Alles atmete beim Empfange dieser Nachricht erleichtert auf, doch die Freude war leider nicht von langer Dauer. Es handelte sich um den eiligen, fast fluchtartigen Rückzug, den Custine infolge der in Umlauf gesetzten falschen Nachricht, daß ein Heer von 25 000 Preußen im Anmarsche sei, angetreten hatte. Sobald sich die Unwahrheit dieses Gerüchts herausgestellt hatte, rückten die Franzosen aufs neue vor, und am 15. Oktober befand sich Custine schon wieder in Worms.

Der plötzliche Einbruch der Franzosen in das Reichsgebiet hatte in den Städten auf dem linken Rheinufer einen so unbeschreiblichen Schrecken hervorgerufen, daß eine Menge von Bewohnern der bedrohten Städte sich auf die Flucht begaben, insbesondere Adelige und höhere Geistliche, die von den französischen Republikanern ja am meisten zu fürchten hatten. Wormser Familien eilten nach Mainz, Mainzer über den Rhein nach Frankfurt, Wetzlar, Aschaffenburg, Frankfurter nach Würzburg usw. Die stärkste Flucht fand aus Mainz statt. Zu den von da Flüchtenden gehörte der Reichs-Postmeister Freiherr v. Jungenfeld, der sich bereits am 5. Oktober abends mit seiner Familie nach

Kastel begab und am nächsten Tage über Limburg nach Wetzlar weiterreiste, von wo aus er sein Postamt weiterzuverwalten gedachte. Zu dieser Entfernung von seinem Amte in ernster Zeit hatte v. Jungenfeld die Genehmigung seiner vorgesetzten Behörde nicht eingeholt. Er handelte dabei so kopflos, daß er, was ihm später von der General-Postdirektion sehr verdacht wurde, es unterließ, die Kassenbestände des Postamts auf das rechte Rheinufer in Sicherheit zu bringen, wiewohl er selbst vor Augen sah, wie die Staats- und Kirchenbehörden sowie der kurfürstliche Hof ihre Schätze und Kostbarkeiten, den Domschatz, das große Reichsarchiv und das Landesarchiv in größter Eile nach Frankfurt, Aschaffenburg, Düsseldorf retteten. Er versuchte, sein Verhalten später zwar damit zu rechtfertigen, »daß die Franzosen bei Lebensstrafe verboten hätten, Gelder von irgendeiner Art aus der Stadt Mainz fortzuschaffen«. Diese Ausflucht war aber völlig haltlos, da am 5. Oktober, als v. Jungenfeld Mainz verließ, noch kein Franzose vor der Stadt zu sehen war.

Obwohl v. Jungenfeld[1]) selbst kein Bedenken trug, sein Amt im Stiche zu lassen, gab er den nachgeordneten Beamten des Postamts den strengsten Befehl, auf ihren Posten auszuharren. »Keiner solle sich beigehen lassen, sich, unter was für Ursache es immer sei, vom Postamte zu entfernen.« Die Beamten sollten alle Gesellschaften und namentlich die »Klubs«[2]) meiden, keine Verbindlichkeiten ihrem Amte und ihren Pflichten zuwider eingehen, erforderlichenfalls den abgeleisteten Diensteid vorschützen usw.

Die General-Postdirektion in Regensburg sah sich nunmehr veranlaßt, das Postamt Mainz mit seinem Bezirke, das ihr bis dahin unmittelbar unterstellt war, für die Dauer des ausgebrochenen Reichskriegs dem Reichs-Ober-Postamte Frankfurt (Main) unterzuordnen, so daß von der Leitung der Geschäfte, die der Postmeister v. Jungenfeld von seinem Zufluchtsorte Wetzlar aus beabsichtigt hatte, nicht mehr die Rede sein konnte. Es war ein günstiger Umstand für die Interessen des fürstlichen Hauses Thurn und Taxis, daß an der Spitze dieses wichtigen Ober-Postamts ein so bedeutender Verwaltungsbeamter wie der Reichs-Ober-Postmeister, Geheimer Rat Alexander Freiherr von Vrints-Berberich stand. Dieser tatkräftige weitblickende Mann, dessen hohe Begabung späterhin in der Stellung als General-Direktor der fürstlich Thurn und Taxisschen Posten erst recht zur Geltung kam, hatte, sobald er von dem Einbruch der Franzosen in das Reichsgebiet Nachricht erhielt, ohne auf Anweisungen aus Regensburg zu warten, seine Vorsichtsmaßregeln getroffen, in der richtigen Annahme, daß die Franzosen bei ihrem Raubzug in den Rhein- und Maingegenden das reiche Frankfurt gewiß nicht verschonen würden. Vrints berichtete an die General-Direktion, er habe das ganze sogenannte geheime Archiv sowie einen Teil des gewöhnlichen Archivs, alles Silberzeug und die sonstigen Kostbarkeiten aus dem Frankfurter Palaste des Fürsten von Thurn und Taxis mit Einschluß der wertvollen Tapeten auf drei Wagen nach Fulda überführen lassen. Sollten die Sachen da nicht mehr sicher sein, so würden sie weiter nach Erfurt

---

[1]) v. Jungenfeld fürchtete wohl hauptsächlich als Adeliger, in Mainz zu bleiben. Am 22. November berichtete er aus Wetzlar: »Die dermalige Lage hält mich in mancherlei Betracht ab und ist allzu gefährlich, mich nach Mainz zu begeben«.

[2]) Es sind damit die in Frankreich an vielen Orten nach Pariser Muster gegründeten Jakobiner-Klubs gemeint, von denen v. Jungenfeld mit Recht annahm, daß sie auch seiner Vaterstadt nicht erspart bleiben würden. Der Mainzer Jakobiner-Klub wurde am 23. Oktober 1792, am Tage nach dem Einzuge der Franzosen, durch General Custine ins Leben gerufen. Er hatte den Namen »Gesellschaft der Freunde der Freiheit und Gleichheit«, wurde aber kurzweg »Klub« genannt, die Teilnehmer »Klubisten«.

geschafft werden.[1]) Der minder wichtige Teil des fürstlichen Archivs sowie das Archiv des Ober-Postamts sollten bei Annäherung der Gefahr in bürgerlichen Privathäusern untergebracht werden, wozu die Anstalten schon getroffen seien. Die sonst in der Behausung des Ober-Postmeisters vorhandenen wichtigen Diensteffekten seien verpackt und würden entweder durch ihn selbst oder durch einen Vertrauten nach Würzburg gebracht werden.

Der Postverkehr vom Niederrhein her dürfe nicht mehr über Mainz geleitet werden, sondern müsse von Coblenz aus den Weg über Montabaur–Limburg nach Frankfurt einschlagen. Falls der Feind über den Rhein gehe oder sich der Stadt Mainz bemächtige, müsse die sogenannte »Bäder-Route« (über Wiesbaden–Schlangenbad–Schwalbach) aufgegeben werden.

Im übrigen glaube er, daß die Stadt Frankfurt insofern wenig Gefahr laufe, als sie sehr neutral gewesen sei und eintretendenfalls auch eine Brandschatzung bezahlen werde. Der Rat der Stadt habe ihm zugesagt, im Falle der Besetzung durch die Franzosen sich des Reichspostwesens besonders annehmen zu wollen.

»Ich selbst«, schreibt Vrints, »werde mich nur dann entfernen, wenn ich wegen meines doppelten Charakters[2]) und in der Eigenschaft als Aristokrat persönlicher Gefahr ausgesetzt sein sollte.«

Die getroffenen Vorkehrungen erwiesen sich als nötig, denn schon 14 Tage später muß Vrints berichten, die Festung Mainz habe sich dem Feinde ergeben, »der heute (21. Oktober) einrücken werde«. Er sende den kaltblütigsten und vorsichtigsten Beamten des Ober-Postamts, Postoffizial Burger (der die Kasse des Ober-Postamts verwaltete und als ältester Beamter den Chef vertrat) mit Effekten und 30000 Gulden nach Würzburg, wo das Geld entweder beim Postamte hinterlegt oder durch einen von Nürnberg eintreffenden Beamten nach Nürnberg weiterbefördert werden würde. Das wenige Geld, das noch in der Kasse des Ober-Postamts vorhanden sei, solle verteilt und in Privathäusern in Sicherheit gebracht werden. 8000 Gulden gingen an demselben Tage noch nach Regensburg ab. Postoffizial Burger werde in Würzburg die Briefe des Kaisers, der höchsten und hohen Reichsstände für die Niederlande, für die kaiserlichen und königlich preußischen Minister und Generale usw. aus den eintreffenden Briefpaketen herausnehmen, um sie mit Umgehung von Frankfurt »estafettaliter« von Würzburg über Karlstadt–Hammelburg–Brückenau–Fulda–Gießen–Wetzlar–Coblenz zu leiten. Die gewöhnlichen Kaufmannsbriefe würden nach wie vor von Würzburg durch den Spessart, jedoch nicht über Hanau, sondern über Seligenstadt nach Frankfurt befördert werden. Um bei den Franzosen keinen Verdacht zu erwecken, sollten alle Postkurse, solange sie vom Feinde keine Hemmung erführen, für die »Handlungskorrespondenz« beibehalten werden. Diese Maßregeln fanden den vollen Beifall der General-Direktion in Regensburg, die den Reichs-Postverwalter Mayr in Würzburg anwies, die kaiserlichen Briefe usw. aus den eingehenden Kartenschlüssen persönlich herauszusuchen, »abzubinden, zu couvertieren und zu spedieren und für die Weiterbeförderung auf dem Detour-Wege über Fulda-Wetzlar Sorge zu tragen«.

»Jetzt ist der Zeitpunkt da«, so lautet die Verfügung der General-Direktion, »wo dem Kaiserlichen Reichspostwesen um das ganze Reich und bei Kaiserlicher Majestät um so größere Verdienste erworben werden können, als pünktlicher

---

[1]) Was auch später, als die Franzosen in die Wetterau vordrangen, geschah. Der Reichs-Postmeister von Erfurt meldete unterm 27. November, daß er die kostbaren Effekten aus dem Frankfurter Palais in seiner Behausung untergebracht habe. Sobald Frankfurt von den Franzosen geräumt sei, werde er sie als Kaufmannsware durch sichere Fuhrleute zurückschaffen lassen.

[2]) Was damit gesagt sein soll, ist unklar.

die Bestrebung der Postbeamten sein wird, für die Erfüllung dieser Verordnung sich auf das emsigste zu verwenden.«

Es war übrigens die höchste Zeit mit diesen Vorkehrungen, denn schon am Tage nach der Absendung des Vrintsschen Berichts klopfte der Feind an die Tore der alten freien Reichsstadt. Am 22. Oktober früh begehrte eine französische Streitmacht unter Houchard, die von Mainz herkam, am Bockenheimer Tore Einlaß, während am gleichen Tage nachmittags eine Abteilung unter General Neuwinger, die bei Oppenheim den Rhein überschritten hatte, vor Sachsenhausen erschien. Die Stadt, obwohl mit Wall und Graben versehen, war nicht in verteidigungsfähigem Zustand und mußte daher ihre Tore öffnen. General Neuwinger verkündete ihr im Namen des Ober-Generals Custine die Auferlegung einer Brandschatzung von 2 Millionen Gulden, der Judenschaft im besonderen eine solche von 200 000 Gulden!

So waren Mainz und Frankfurt fast gleichzeitig in französische Hände gefallen. Die Franzosen richteten alsbald in beiden Städten Feldpostämter ein, in Mainz im gräflich Elzischen Hause, wo auch ein Poststall mit 30 Pferden und der erforderlichen Zahl von Postillionen untergebracht war, in Frankfurt in dem altberühmten Gasthofe »Zum Roten Hause«, an dem man auch einen Briefkasten (Boetta) befestigt hatte. Die beiden Feldpostanstalten standen unter der Leitung des Feldpostdirektors der Custineschen Armee, Clermont. Sie befaßten sich hauptsächlich mit der Armeekorrespondenz, nahmen aber auch vom Publikum Privatbriefe nach Frankreich entgegen. Während man in Mainz bemerkt haben wollte, daß seit Errichtung des Feldpostamts daselbst die Auflieferung von Briefen nach Frankreich bei dem Reichs-Postamte nicht mehr so stark sei wie sonst, berichtet Vrints über die Wirksamkeit der Feldpostanstalt in Frankfurt, »zu dieser Postanstalt hat der Handelstand doch kein Vertrauen«.

Abgesehen von diesen für die Bedürfnisse des französischen Heeres notwendigen Posteinrichtungen wurden von den Franzosen hinsichtlich des Postdienstes in der ersten Zeit nach der Besitzergreifung keinerlei Maßnahmen getroffen. Der Reichspost wurden nicht die geringsten Schwierigkeiten in den Weg gelegt, sie konnte ungestört ihres Amtes walten. Dies entsprach ja auch dem von General Custine verkündeten Grundsatze, mit dem er das Vertrauen der rheinischen Bevölkerung zu gewinnen suchte, »daß er nicht willens sei, die geltenden Gesetze, die Gerechtigkeitspflege und die bestehenden Staatseinrichtungen irgendwie zu ändern.« Diese Schonung des Bestehenden sollte aber nur ganz kurze Zeit dauern. Die Franzosen hatten in Mainz die Presse in ihre Hände gebracht. Das sollte auch in Frankfurt geschehen. Da nun die älteste[1]) und angesehenste der in Frankfurt damals erscheinenden drei Zeitungen, die mit dem kaiserlichen Doppeladler geschmückte »Frankfurter Kaiserliche Reichs-Oberpostamtszeitung« im Besitze des Ober-Postamts war, so blieb nur übrig, gegen dieses mit Zwangsmaßregeln vorzugehen, was mit empörender Rücksichtslosigkeit ins Werk gesetzt wurde. Schon am 28. Oktober, als General Custine seinen Sieg durch ein Bankett im »Roten Hause« in Frankfurt feierte, erschien dessen Sekretär Dr. Böhmer[2]), ein geborener Göttinger, früher Professor am protestantischen

[1]) Insofern, als die im Jahre 1617 gegründete Zeitung, wie der Postmeister v. d. Birghden behauptete, eine Fortsetzung der schon 1602 gegründeten Striegelschen Relationen sein sollte. Vgl. Faulhaber, Geschichte des Postwesens in Frankfurt (Main), S. 61 ff.

[2]) Dr. Georg Wilhelm Böhmer, Sohn des Kirchenrechtslehrers Georg Ludwig Böhmer in Göttingen, trat wegen Streitigkeiten mit dem Lehrkörper des protestantischen Gymnasiums in Worms sowie mit der protestantischen Gemeinde aus seiner Stellung aus und

Gymnasium zu Worms, der beim Einrücken der Franzosen als heftiger Republikaner gegen ein ansehnliches Gehalt in die Dienste des Generals getreten war, mit einer von diesem ausgestellten Vollmacht, wonach es ihm zustehe, von nun an die in Frankfurt vorhandenen drei Zeitungen zu »recensieren«. Er richtete an den Ober-Postmeister v. Vrints, als die für die Oberpostamtszeitung an oberster Stelle verantwortliche Person, das nachstehende Schreiben, worin sich der ganze Hohn und Übermut des zur Macht gelangten Demokraten dem Aristokraten gegenüber kundgibt:

Mein Herr!

Sie haben das Publikum so oft mit verläumderischen Manifesten heimgesucht; zur Abwechselung schickt Ihnen hier der Bürger Custine, General der französischen Armeen, einen Aufruf zur Freiheit mit dem Befehle, Ihre Morgende Zeitung damit anzufangen und sogleich den Druck davon zu verfügen. In zwei Stunden komme ich selbst, um mich im Namen des Generals bei Ihnen zu erkundigen, wie weit der Druck gediehen seye, und zu gleicher Zeit Ihnen noch eine andere Note zur Insertion in diese Zeitung zu bringen.

Ihr Freund

Dr. Böhmer.

Der »Aufruf zur Freiheit« war der auch in der Mainzer Zeitung veröffentlichte, wahrscheinlich aus der Feder Böhmers stammende schwülstige Aufruf Custines »An das gedrückte Volk Deutscher Nation«, der Artikel, der später übergeben wurde, ein offener Brief Custines an den Landgrafen von Hessen-Cassel, der seine Truppen zum Angriff gegen die eingedrungenen Franzosen sammelte. Der Brief, der wohl die stärksten Beleidigungen enthält, die jemals in einem deutschen Blatte gegen einen deutschen Fürsten gedruckt worden sind, forderte die hessischen Soldaten unmittelbar zur Fahnenflucht auf.

Tief gekränkt und aufs äußerste bestürzt über diese Zumutung, sandte Vrints den Postoffizial Burger, der mit Böhmer persönlich bekannt war, zu diesem, um ihm Vorstellungen zu machen, die aber ganz vergeblich blieben. Böhmer bestand auf der sofortigen Befolgung seines Verlangens. Da er argwöhnte, daß das Ober-Postamt die Zeitung zwar seinem Befehle gemäß drucken, aber dann vielleicht gar nicht oder doch nicht in der vollen Zahl von Stücken versenden lassen werde, wollte er zunächst die Absendung der Zeitungsnummern unter Aufsicht stellen. Erst als Burger sein Ehrenwort gab, daß die Absendung der Nummern genau wie bisher stattfinden werde, verzichtete er auf diese Absicht. Der Ober-Postmeister v. Vrints mußte schließlich noch schriftlich versichern, daß alle Stücke mit dem Schmähbrief an den Landgrafen, auf dessen Verbreitung es Custine offenbar besonders ankam, richtig und vollzählig abgesandt werden sollten. Als Vrints inständig darum bat, man möge doch gestatten, daß die Zeitung ihr Erscheinen ganz einstelle, anstatt daß man sie zwinge, derartige, mit ihren Grundsätzen unvereinbare Artikel zu drucken, geriet Böhmer in großen Zorn. »Da man«, so schloß er seine gereizte Erwiderung, »so lange Zeit aristokratisch geschrieben, muß man sich nun auch zur demokratischen Schreibart bequemen!«

begab sich nach Speyer in das Lager Custines, der ihn zum Schriftführer annahm; in dieser Stellung erlangte er großen Einfluß. Er wurde so übermütig und aufgeblasen, daß er schließlich den Spott seiner eigenen Gesinnungsgenossen herausforderte. Der ehemalige Demokrat und wütende Despotenhasser wurde später Beamter im Staate des Königs Hieronymus von Westfalen. Vgl. Bockenheimer, Die Mainzer Klubisten der Jahre 1792 und 1793, S. 33 ff.

Postoffizial Burger mußte nach den schwersten Androhungen bei Vermeidung schärfster Ahndung auf Handgelöbnis versichern, nichts gegen die französische Republik in die Oberpostamtszeitung einrücken zu lassen und alle Artikel aufzunehmen, die ihm von Mainz zugehen würden. Den beiden anderen Frankfurter Zeitungen wurden dieselben Verpflichtungen auferlegt. Der hessische Postmeister Rüppel in Frankfurt mußte sich, ebenso wie Vrints es getan, verbindlich machen, die Zeitungen, dem ausdrücklichen Befehle Custines gemäß, genau wie bisher absenden zu lassen. So wurde denn die streng monarchisch gesinnte, auf Kaiser und Reich eingeschworene alte Oberpostamtszeitung nach dem Schema der Mainzer Zeitungen genötigt, die giftigen und höhnischen Auslassungen der französischen Republikaner zu verbreiten. Sie mußte z. B. bald darauf einen Briefwechsel zwischen dem preußischen Kammerherrn Friedrich Treusch von Buttler und dem General Custine veröffentlichen, worin der Kammerherr als Vasall des beleidigten Landgrafen von Hessen-Cassel den General auf Pistolen fordert und dieser durch seinen Adjutanten Stamm[1]) spöttisch erwidern läßt, »er bedaure, daß er dem Wunsche des Kammerherrn, so sehr ihm sonst die Wünsche der Kammerherren Befehle seien, nicht Genüge leisten könne, da er sich nur mit Kanonen duelliere«. Der prahlerische Adjutant Stamm benutzte die gute Gelegenheit, um im Anschluß an diesen Briefwechsel einen von ihm selbst verfaßten groben Schmähbrief an den Landgrafen mit abdrucken zu lassen.

Triumphierend konnte Böhmer in die von ihm geleitete Mainzer Zeitung die Notiz aufnehmen: »Die Herren Frankfurter Zeitungschreiber sind wieder aufgetreten und werden von nun an ihre aristokratischen Sünden durch demokratische Tugenden versöhnen. Der gestrige Tag — der 30. Oktober, an dem die ersten aufgezwungenen Artikel erschienen — macht in der Geschichte der Frankfurter Zeitungen Epoche.« Man kann sich leicht denken, wie tief der Ober-Postmeister v. Vrints von den Zumutungen, denen er nicht ausweichen konnte, betroffen war.

»Also wird die Oberpostamtszeitung erzdemokratisch, aber nicht wir schreiben die Zeitung, sondern die französische Armee«, berichtet er schweren Herzens an die General-Postdirektion in Regensburg mit der dringenden Bitte, man möge sowohl der Allgemeinen Reichs-Versammlung in Regensburg als auch dem Kaiserlichen Ministerium in Wien zu wissen tun, daß er nur der Gewalt weiche, denn für den Fall des Ungehorsams sei militärische Exekution angedroht. An den Landgrafen von Hessen-Cassel wandte sich Vrints persönlich, um keinen Zweifel über den Zwang zu lassen, unter dem er handelte. Dieser Fürst hatte inzwischen den glücklichen Einfall gehabt, den Schmähbrief Custines drucken und in Tausenden von Abzügen in seinem Lande verteilen zu lassen, wodurch der von Custine verfolgte Zweck vereitelt wurde. Denn nun erwachte im ganzen Hessenlande, wiewohl da viele dem regierenden Landgrafen gewiß nicht zugetan waren, der Zorn über die dem Landesherrn als solchem zugefügte Schmach und die Empörung darüber, daß Custine es gewagt hatte, den Hessen Fahnenflucht und Landesverrat anzusinnen. Sie gaben ihm wenige Wochen danach, als sie Frankfurt erstürmten und die Franzosen verjagten, auf seine freche Aufforderung die gebührende Antwort.

Für den Ober-Postmeister v. Vrints war es eine große Genugtuung, daß ihm der hessische Minister von Wittorff namens seines Herrn am 10. November schrieb: »Euerer Hochwohlgeboren bekannte edlere Denkungsart und die übrigen

[1]) Daniel Stamm, Küfer und Weinhändler aus Epfig (Unter-Elsaß), hatte Custines Vormarsch gegen Mainz durch Spionendienste vorbereitet. Zum Lohne dafür ward er zum Capitaine aide-de camp befördert; in dieser Stellung erlangte er bei dem General großen Einfluß. Vgl. Bockenheimer a. a. O., S. 30 ff.

Verhältnisse des Kaiserlichen Reichs-Ober-Postamts ließen nicht annehmen, daß dieselben auf den unanständigen Zeitungsausfall des Generals Custine gegen den Landgrafen, meinen gnädigen Herrn, Hochfürstliche Durchlaucht, anders als mit Verachtung herabgesehen haben. Es bedurfte daher nicht einmal einer Rechtfertigung oder Entschuldigung von Ihrer Seite über diesen Gegenstand. Seine Hochfürstliche Durchlaucht denken auch gewiß zu billig, als daß Höchstdieselben Eueren Hochwohlgeboren, oder dem dortigen Reichs-Ober-Postamte hierüber etwas zur Last legen sollten.«

Es mag den Ober-Postmeister keine geringe Überwindung gekostet haben, mit demselben Dr. Boehmer, der ihn soeben erst mit giftigem Hohne überschüttet hatte, alsbald in freundschaftliche Verhandlungen behufs Erlangung von Vorteilen für die Reichspost zu treten. Aber der Anlaß dazu war geboten, und Vrints war der Mann, der persönliche Wünsche und Empfindungen jederzeit hinter die Interessen der von ihm vertretenen Verwaltung zurückstellte.

Bei der durch die unsinnigsten Gerüchte[1]) verbreiteten Furcht vor den Franzosen und ihrem Oberbefehlshaber hatten sich bald nach der Einnahme von Speyer und Worms einzelne deutsche Reichsfürsten und freie Reichsstädte an den General Custine um Erteilung eines Schutzbriefs (Salva guardia, Sauvegarde) gewandt, unter der Versicherung, daß die französischen Emigranten bei ihnen keine Zuflucht gefunden hätten, und unter gleichzeitiger Anerbietung von Geschenken, der Neutralität, des ungehinderten Durchzugs französischer Truppen durch ihre Gebiete u. dgl. Dazu gehörten auch die freie Reichsstadt Wetzlar, die für sich und ihr Gebiet, und das Reichs-Kammergericht in Wetzlar, das für seine Mitglieder einen Schutzbrief erhalten hatte. Das Reichs-Kammergericht hatte sogar zu diesem Zwecke eine Deputation an Custine gesandt. v. Vrints, der von dem erfolgreichen Vorgehen der beiden Körperschaften Kenntnis erlangt hatte, regte unter Vorlegung je eines Abdrucks der beiden aus dem Hauptquartier Mainz unterm 24. Oktober erteilten Schutzbriefe bei der General-Postdirektion die Frage an, ob nicht Schritte zu tun sein möchten, für das Reichspostwesen die gleiche Vergünstigung zu erreichen. »Wenn das Reichskammergericht als das oberste Reichstribunal das tue, solle es dann nicht Serenissimus als Reichs-Erb-General-Oberst-Postmeister für das Reichspostwesen, als ein bekanntes Reichsinstitut, auch tun? Es würde für das Reichspostwesen sehr nützlich sein, indem Ordnung und Zutrauen des Publikums wiederhergestellt, den Postbeamten ihre Ruhe wiedergegeben, die Posthäuser und Posthaltereien vor Einquartierung und Exzessen geschützt würden. Insbesondere würde der Schutzbrief auch vorteilhaft für das fürstliche Palais in Frankfurt sein.« Für dieses »privilegierte Haus« in der Eschenheimer Gasse hegte man die größten Besorgnisse, und zwar um so mehr, als Custine, dem von den französischen Republikanern verkündeten Grundsatze: »Krieg den Palästen,

[1]) Zu deren Verbreitung gaben sich leider auch die Postämter her. So meldete der Ober-Postamts-Verwalter, Hofrat Blanck in Nürnberg, der in seiner Ängstlichkeit die Berichte schon nicht mehr mit seinem Namen, sondern mit »Notus« unterschrieb, der General-Postdirektion in Regensburg: »Laut einer Sage aus Würzburg seien mit den Franzosen in Worms 2000 Fischerweiber eingerückt, die wahre Bestien seien; sie seien als Männer gekleidet und sollten selbst viel Lust auf Monarchenblut spüren lassen!« Derselbe Postamtsvorsteher wußte am 24. Oktober zu berichten, »nach eingesprengten Aschaffenburger Husarennachrichten an den in Würzburg sich aufhaltenden Kurfürsten von Mainz hätten das Hohenlohesche und Erbachsche Korps die Franzosen vor Mainz überrascht. Es stehe eine starke Bataille oder die Wiedereroberung der Stadt mit Sturm bevor. Wenigstens seien die Franzosen jetzt abgeschnitten. Man vermute, Custine werde einen billigen Abzug vorziehen«.

An allen diesen »Husarennachrichten« war natürlich kein wahres Wort!

Friede den Hütten« entsprechend, in einer besonderen Proklamation erklärt hatte, nur der reiche Teil der Einwohnerschaft Frankfurts (die Adeligen, Privilegierten) solle zu der von der Stadt aufzubringenden Brandschatzung herangezogen werden. Man nahm an, daß man von französischer Seite den Fürsten von Thurn und Taxis nicht nur als Reichs-General-Postmeister, sondern auch in seiner Stellung als »Prinzipal-Kommissarius«, d. h. als Stellvertreter des Kaisers auf dem Reichstage zu Regensburg, treffen wolle. Schon hatten sich 40 französische Reiter unter Führung eines Offiziers (Linientruppen) in die zu dem Palais gehörenden Stallungen einquartiert. v. Vrints riet dazu, der Fürst möge nach dem Vorgange des Grafen von Solms-Rödelheim, der auch ein privilegiertes Haus in Frankfurt besaß, dem Magistrat freiwillig erklären, daß er an dem Unglücke der Stadt den größten Anteil nehme und keineswegs gesonnen sei, nicht zu der allgemeinen Steuer beizutragen; er stelle sein privilegiertes Haus in den Schutz der Stadt. Durch dieses Angebot werde sich der Fürst die Liebe der Bürgerschaft erwerben und für die Sicherheit seines Eigentums Sorge tragen.

In einem weiteren Berichte bemerkte v. Vrints, »eine salvam guardiam für die Reichspost zu erhalten, wird nicht so schwer sein; Herr Dr. Böhmer vermag (bei Custine) alles, und gegen eine »Erkenntlichkeit« wird daher vielleicht diese erhalten werden können.« Die General-Direktion entschied dahin, Vrints möge einen Schutzbrief zu erwirken suchen, worin auch die Personen der Postbeamten mit ihren Wohnungen und Habseligkeiten, folglich auch die Wohnung des Reichs-General-Postmeisters in der Eschenheimer Gasse zu Frankfurt, eingeschlossen wären. Die Person des Fürsten sei bei den Verhandlungen aus dem Spiele zu lassen, um diesen in seiner Eigenschaft als General-Postmeister und Vertreter des Kaisers auf dem Reichstag in Regensburg nicht bloßzustellen. Dem Vorschlag, auf das Privilegium des fürstlichen Palastes in Frankfurt der Stadt gegenüber zu verzichten, war man nicht abgeneigt, doch vertagte man die Entscheidung, die der Gang der Ereignisse später überflüssig machte.

So mußten denn die Verhandlungen mit dem verhaßten Dr. Böhmer, Custines allmächtigem Sekretär, ohne Verzug aufgenommen werden. Vrints scheint, da er von einer anzubietenden »Erkenntlichkeit« spricht, dessen republikanische Tugend nicht allzu hoch bewertet zu haben. Ob eine »Erkenntlichkeit« gewährt worden ist, geht aus den uns vorliegenden Urkunden zwar nicht hervor, es ist aber nicht unwahrscheinlich. Von Custine selbst steht fest, daß er für Geschenke durchaus nicht unempfänglich war.[1]) Eine in der Bayreuther Zeitung aufgestellte Behauptung, daß er seine Schutzbriefe sich bezahlen lasse, ließ der General in der in französischen Händen befindlichen Mainzer National-Zeitung allerdings für unwahr erklären. Etwas verdächtig erscheint jedenfalls die große Bereitwilligkeit, womit Custine und Böhmer auf die durch den Postoffizial Burger ihnen mündlich vorgetragenen Wünsche der Reichs-Postverwaltung eingingen. Das einzig Mißliche war, daß der Eingang des Schutzbriefs eine Fassung erhalten sollte, die für die Reichspost nicht wohl annehmbar war. Es war darin nämlich gesagt: »Zu gleicher Zeit machen wir die zu Frankfurt befindlichen Postämter für die ordentliche Spedition sämtlicher obgenannter Mainzer, Frankfurter und aller anderen auf Verbreitung echt patriotischer Gesinnungen abzweckenden Zeitungen und Journale sowie auch für die getreueste Besorgung der ihnen übergebenen Briefe verantwortlich; einem jeden einzelnen Postamte, welches sich Unterschlagung von Zeitschriften und Briefen erlaubt, oder gar die letzteren im Namen deutscher Despoten erbrechen läßt, oder irgend jemandem zu dieser Absicht Briefe ausliefern sollte, drohen wir andurch die nachdrücklichste Strafe an

[1]) Vgl. Klein, Geschichte von Mainz während der ersten französischen Okkupation 1792/1793. Mainz 1861. S. 227 (Fußnote).

und dem oder denen einzelnen bei den Postämtern angestellten Personen, welche sich zur Unterschlagung gemeinnütziger Schriften, zur Auslieferung oder Eröffnung von Briefen brauchen ließen, oder auch nur durch ihr Stillschweigen[1]) — Strafe des Todes!« Erst dann folgte der Wortlaut des eigentlichen Schutzbriefs. Die General-Postdirektion erklärte, »diese Salva guardia mit ihrer Vermischung der Strafgesetze mit dem sonstigen Inhalt sei ja mehr eine Gefahr!« Es müsse darauf gedrungen werden, daß die Berufung auf die Strafgesetze daraus entfernt und in dieser Hinsicht besonders verfügt werde.

Ober-Postmeister v. Vrints war über die Böhmersche Ausarbeitung ganz empört: »Dafür soll man noch danken!«, schreibt er. »Man möge sie (die Salva guardia) in den Sack stecken, daß sie nicht schade. Besser gar keine, als diese! Es ist ein Produkt, welches entsetzlich ist und mich empört.« Vorstellungen bei Böhmer begegneten zunächst tauben Ohren. Er erklärte sich zu mancherlei Abänderungen bereit, gewährte sogar Befreiung des fürstlichen Palais in Frankfurt von allen Kriegslasten usw., aber die Androhungen in bezug auf die etwaige Verletzung des Briefgeheimnisses, die Unterdrückung patriotischer (d. h. französischer und französisch gesinnter) Zeitungen wollte er aufrechterhalten wissen. Er begründete dies damit, daß man zwar nicht gegen die Reichspost, wohl aber gegen das landgräflich hessische Postamt in Frankfurt Verdacht wegen Verletzung des Briefgeheimnisses hege. Da man diesem Postamte keine besondere Salva guardia geben wolle, so müsse das, was sich auf die Verletzung des Briefgeheimnisses beziehe, darin stehenbleiben, wie auch der dieserhalb nochmals befragte General bestimmt habe.

Die fortgesetzten Bemühungen der Reichs-Postverwaltung, eine andere Fassung des Schutzbriefs zu erreichen, hatten endlich doch Erfolg. Böhmer gab nach. In der Nummer 177 der »Freytägigen Frankfurter Kais. Reichs-Ober-Postamts-Zeitung« vom 9. November 1792 erschien an der Spitze des Blattes in deutscher und französischer Sprache folgende

Salva Guardia (L. S.)

Im Hauptquartier zu Mainz, 6. November 1792, im ersten Jahre der Fränkischen Republik.

Wir Adam Philipp Custine, fränkischer Bürger und General der republikanischen Armeen

Befehlen dem zu Frankfurt befindlichen Reichs- und Hessischen Ober-Postamte die Mainzer, Frankfurter und alle anderen auf Verbreitung echt patriotischer Gesinnungen abzweckenden Zeitungen und Journale ohne die geringste Ausnahme auf die bisher gewohnte Art zu versenden, auch für die sichere und ununterbrochene Besorgung der Korrespondenz Sorge zu tragen.

Wir versprechen dagegen, sämtlichen Fahr- und Reitenden Reichs- und Hessischen Posten allen nur möglichen Schutz und befehlen sämtlichen Kommandanten der Posten und Truppen die sämtlichen fahrenden und reitenden Reichs- und Hessischen Posten zu respektieren und respektieren zu lassen, auch nicht zuzugeben, daß solche in ihrem ungehinderten Laufe gestört, noch die zu denenselben gehörigen Personen, Häuser und Güter, namentlich auch die Wohnungen des Reichs-General-Obrist-Postmeisters, besonders jene zu Frankfurt belästigt werden.

Custine.

Wer hätte denken können, daß derselbe General, der dem Reichs-Postwesen soeben »allen nur möglichen Schutz« versprochen hatte, drei

[1]) Gemeint ist wohl: durch ihr Stillschweigen solche Handlungen begünstigen sollten,

Tage später den Befehl geben würde, die Barbestände des Postamts in Mainz in Beschlag zu nehmen! Am 9. November abends 5 Uhr — an demselben Tage, da Custines »Salva guardia« durch die Frankfurter Ober-Postamtszeitung bekanntgemacht wurde — erschien bei dem Postamte Mainz eine aus dem Commissaire ordonnateur de guerre (Ober-Kriegskommissar) Blanchard, dem Gendarmeriehauptmann de Neria, dem Leutnant der Feldgendarmerie Lalande, dem Feldpostdirektor Clermont und dem Feldpostsekretär Doublot bestehende Kommission mit der Ankündigung, daß General Custine dem Fürsten von Thurn und Taxis eine Brandschatzung von 100 000 Gulden rheinischer Währung auferlegt habe, daß die Einkünfte des Postamts bis zur Erreichung dieser Summe mit Beschlag belegt seien, und daß der vorhandene Barbestand der Kommission sogleich auszuliefern sei. Die Kommission verlangte die Vorlegung sämtlicher Bücher, Manuale und Rechnungen. Der älteste der nach der Entfernung des Postmeisters zurückgebliebenen Beamten, der Postoffizial Lohrum, ein altersschwacher, ängstlicher Mann, zählte als Einnahme des Postamts für das vierte Viertel des Jahres 1792 die Summe von 2415 Gulden 34 Kreuzer auf, als Einnahme der dem Postamte Mainz unterstellten Postämter Kreuznach, Ingelheim, Alsheim, Guntersblum, Schwalbach, Bacharach, Cusel, Kaiserslautern, Kirchheim-Bolanden, Alzey und Nassau die Summe von 3442 Gulden 18 Kreuzer, so daß den Franzosen über 5800 Gulden in die Hände fielen, die als Abschlagszahlung auf die Brandschatzung von 100 000 Gulden angerechnet werden sollten. Die Kommission bestimmte, daß die Einnahme des Postamts von da ab allabendlich in Gegenwart des Gendarmerieleutnants Lalande und des Feldpostsekretärs Doublot festgestellt und in die Kasse gelegt werden solle, zu der Lalande den Schlüssel behielt. Alle 8 bis 14 Tage, später einmal im Monate, wurde sie entleert. Die sämtlichen Beamten des Postamts mußten ihre Unterwerfung unter die von der Kommission getroffenen Anordnungen durch Unterschrift auf dem über den Vorgang aufgenommenen französischen Protokoll anerkennen. Für den Fall des Ungehorsams war Strafe angedroht.

Die erste Anzeige von dem Vorfall erhielt die General-Postdirektion in Regensburg durch den in Mainz zurückgebliebenen Privatsekretär des Postmeisters v. Jungenfeld, den »Expektantisten« (auf eine Stellung als Postoffizial) Schalk[1]), einen fähigen, gewandten Beamten, der in seiner Meldung betonte, daß er schon längst befürchtet habe, die Franzosen würden das Postamt brandschatzen, und daß er daher den Postoffizial Lohrum gewarnt und ihm geraten habe, die Kassengelder in Sicherheit zu bringen, allenfalls in seiner eigenen Wohnung, »weil starke Remisen mit den Posten nicht mehr gemacht werden durften«. Lohrum habe aber seinen Mahnungen kein Gehör geschenkt, und so sei nun das Befürchtete eingetreten.

Bei der General-Postdirektion wollte man das Vorgefallene anfangs gar nicht für wahr halten. Man hatte sich nach Erlangung des Schutzbriefs in Sicherheit geglaubt. Wie war es möglich, daß der französische Oberbefehlshaber in solcher Weise seinem eigenen Versprechen zuwiderhandeln konnte! Es erging folgende Verfügung der General-Direktion an das Postamt in Mainz:

---

[1]) Schalk scheint die rechte Hand des Postmeisters gewesen zu sein. Die Mainzer Klubisten bedrängten ihn, er möge über die inneren Verhältnisse des Postamts Auskunft geben, wobei sie ihm versprachen, sie würden ihm statt seines jetzigen Jahresgehalts von 175 Gulden ein Monatsgehalt von 66 Gulden verschaffen. Schalk lehnte aber das Ansinnen der Klubisten ab. v. Jungenfeld bat von Wetzlar aus, man möge dem geschickten, fleißigen Manne ein Wartegeld aussetzen.

Regensburg, 14. November 1792.

Man will die Nachricht, die der Sekretär Schalk gegeben, einstweilen nicht für glaubhaft halten, weil sie mit den Zusicherungen des französischen Generals Custine so sehr in Widerspruch steht, der noch am 6. November durch die Erteilung der öffentlich bekannt gewordenen Salva guardia seine freundschaftlichen Gesinnungen für das Postwesen im Reiche zu erkennen gegeben und erklärt hat, daß die Posten möglichst sollen geschützt und nicht zugegeben werden soll, daß die zu denselben gehörigen Personen, Häuser und Güter belästigt oder die Posten in ihrem Laufe gestört werden. Die Meinung des Herrn Generals kann also unmöglich auf die Brandsteuerung des dortigen Postamts und auf die Hinwegnahme desjenigen Geldes gerichtet sein, mit welchem die ordentlichen Kurse der Posten erhalten und mit welchem gerade das erfüllt werden muß, was der General und das ganze Publikum von den Posten verlangen. Eine Brand- oder Kriegsteuer von einem öffentlichen Institut zu verlangen, welches platterdings nur des öffentlichen, allgemeinen Wohles wegen existiert, ist unsinnig und wird das Institut selbst umwerfen, das den Herren Franken selbst so nützlich und diensam ist. An der Erhaltung des Postwesens muß der französischen Nation doch mehr gelegen sein, als an der Erpressung einer ebensowenig gerechten, als wenig zum Ruhme gereichenden Brandsteuer usw.

Die Herren Offiziales sollen unter sich denjenigen wählen, welcher die meiste Geschicklichkeit in Führung der Feder habe, und welcher neben der französischen Sprache die Gabe einer guten, regelmäßigen Beredsamkeit besitze, wenn nötig dem Herrn General Custine mündliche Vorstellungen zu machen und seine Einwendungen gleich wieder zu bekämpfen.

Dieser Auserwählte habe an die General-Postdirektion zu berichten, was bisher sehr vernachlässigt worden sei.

Vermutlich habe man die Weisungen nicht erfüllt, die der Herr Administrator v. Jungenfeld bei seiner Abreise mündlich und schriftlich zurückgelassen habe.

Darauf erwiderten die fünf Offiziale des Postamts (Lohrum, Eberhard, Kikopf, Wölfle und Oehl) in einem von ihnen unterzeichneten gemeinschaftlichen Berichte, der Postmeister v. Jungenfeld habe im Widerspruche zu seiner der General-Postdirektion gegenüber aufgestellten Behauptung bei seiner fluchtartigen Abreise von Mainz gar keine Weisungen hinterlassen. Mit dem General Custine seien sie wegen der Brandschatzung nicht in Verbindung getreten, weil der Geheimrat v. Vrints in Frankfurt bei Übersendung der Verfügung der General-Direktion vom 14. November mitgeteilt habe, er komme selbst nach Mainz, um dem General die erforderlichen Vorstellungen zu machen. Künftig würden sie stets sofort an die General-Postdirektion berichten und bei Gefahr im Verzuge selbst die nötigen Maßnahmen treffen.

Für die Berichterstattung an die oberste vorgesetzte Behörde wählten die Beamten aus ihrer Mitte den Offizial Wölfle, von dem nunmehr die meisten Berichte des Postamts vollzogen sind. Es kommen aber auch Berichterstattungen anderer Beamten vor, so daß Einigkeit und Verträglichkeit, die doch in dieser ernsten Zeit so notwendig gewesen wären, unter dem Mainzer Personal nicht geherrscht zu haben scheinen. Ober-Postmeister v. Vrints äußert sich in einem Berichte vom 22. November über die Mainzer Beamten recht ungünstig. »Dem Personal fehlt es an Mut, Instruktion und Entschlossenheit; keiner traut

dem anderen. Bei Ankunft der Franzosen hatten alle den Kopf verloren. Der älteste Beamte, Postoffizial Lohrum, ist ein gänzlich unfähiges Geschöpf. Leider ist es nur zu wahr, daß auch selbst bei der Anwesenheit des Herrn v. Jungenfeld das Postamt einer anderen Directive dringend bedürftig wäre. Von rechtswegen sollte ein beider Sprachen mächtiger Mann auf Kosten des Postmeisters v. Jungenfeld das Postamt verwalten, allein wo den Mann hernehmen, der Einsicht und Benehmen mit einem gewissen Mut und Gegenwart des Geistes vereinigt!

Ich habe dem Mainzer Personal eröffnet, daß es, so lange die Kriegsunruhen dauern, unter dem Ober-Postamt Frankfurt stehe, und habe alles Erforderliche mündlich angeordnet.«

Am meisten betroffen und am bittersten enttäuscht von der Brandschatzung des Postamts in Mainz war der Ober-Postmeister v. Vrints, der geglaubt hatte, die durch ihn unter Schwierigkeiten erwirkte Salva guardia werde eine Schutzwehr gegen derartige räuberische Eingriffe bilden, während sie sich jetzt als nahezu wertlos erwies.

In einem Berichte vom 10. November sagt er: »Ich bin wie vom Donner erschlagen, zu hören, daß man Mainz eine Brandschatzung von 100 000 Gulden auferlegt hat. Wie ist solches Verfahren mit der oben erteilten Salva guardia zusammenzureimen? Es ist schrecklich und Gott weiß, wodurch ein solches Verfahren gerechtfertigt werden kann? Ich gehe von Frankfurt weg. Man wird mich wohl als Geissel mitnehmen wollen, dadurch verschlechtern sich aber die Interessen unseres gnädigsten Herrn und Höchstdieselben verlieren einen tätigen, eifrigen Arbeiter.«

Am folgenden Tage berichtete er von Aschaffenburg, wohin er sich begeben hatte: »Es ist himmelschreiend und leider scheint diese räuberische Behandlung noch nicht das endliche Ziel erreicht zu haben, denn aller Wahrscheinlichkeit nach wird in Frankfurt ein ähnliches Verfahren statt haben. Daß mich nicht persönliche Furcht von Frankfurt weggetrieben hat, und daß mir nichts mehr am Herzen geht, als das Interesse unseres gnädigsten Herrn, glaube ich durch meine bisherige Aufführung bewiesen zu haben. Die Franzosen können sich wohl nicht lange in Frankfurt halten; so bleibt ihnen nur übrig, Geisseln mitzunehmen, wobei ich den Vorzug erhalten würde. Die Kassen sind möglichst geleert, die Hauptbücher bei Seite geschafft. Meine Gegenwart wäre bei der zu befürchtenden Visitation nicht eben sehr dienlich. In Frankfurt kann der Vorwand gebraucht werden, ich sei auf Inspektionsreise auf eigenen Antrieb Custines zur Abstellung von Mängeln. Sobald feststeht, daß Frankfurt nicht gebrandschatzt wird, kehre ich zurück.«

Inzwischen war in Frankfurt ein Schreiben des Postoffizials Bornschleger von der Expedition der fahrenden Posten in Mainz eingetroffen, worin es hieß: »Machen Sie sich auf einen gleichen Besuch in Frankfurt gefaßt! Die Franzosen haben sich schon nach der Einnahme von Frankfurt erkundigt, ob sie stärker sei, als die hiesige, usw.«

Am 12. November trat das befürchtete Ereignis ein. Um 5 Uhr nachmittags erschien eine französische Kommission bei dem Ober-Postamtskassierer Burger, der zugleich als ältester Beamter den abwesenden Chef vertrat, bestehend aus dem Kriegskommissar des französischen Heeres Mathieu Favières, dem Feldpostdirektor der Rheinarmee Clermont und dem Kommis der Feldpost Schneider, den Clermont zur Überwachung der beschlagnahmten Einkünfte des Ober-Postamts nach Frankfurt entsandt hatte. Favières verkündete einen Befehl des Generals Custine, wonach dem Ober-Postamte für den Fürsten von Thurn und

Taxis eine Brandschatzung von 100 000 Gulden[1]) auferlegt sei. Das in der Kasse vorgefundene bare Geld in Höhe von 2599 Gulden 49 Kreuzer wurde beschlagnahmt und sollte auf die Brandschatzungsumme als Abschlagszahlung angerechnet werden. Ebenso wie in Mainz mußten auch in Frankfurt die Beamten (Burger, Seiler, Chandelle, Kleinschmitt und Gruben) das Protokoll mitunterschreiben zum Zeichen ihrer Unterwerfung unter die Anordnungen der französischen Behörde. Bei der Beschlagnahme in Mainz hatte man das Hauptbuch, worin die Einnahmen der Bezirks-Postanstalten nachgewiesen waren, unvorsichtigerweise mit vorgelegt, sonst würden die Franzosen auf diese Einnahmen wohl gar nicht aufmerksam geworden sein und sich mit der Einnahme des Postamts selbst zufriedengegeben haben. Durch diese Erfahrung gewitzigt, hatte der Ober-Postmeister, wie schon erwähnt, das Hauptbuch beiseite schaffen lassen; auch hatte er an die »Subalternen« (die unterstellten Postanstalten des Bezirks) das Gemessene verfügt. So entgingen die Einnahmen der Frankfurter Bezirks-Postanstalten der französischen Raubgier. Allerdings war in dem von der französischen Kommission aufgenommenen Protokoll ausdrücklich gesagt, daß die Einnahme der »Bureaux de poste correspondants« mit beschlagnahmt seien; es war also ein Wagestück, den Franzosen diese Einnahmen zu verschweigen, das im Falle der Entdeckung den beteiligten Beamten teuer hätte zu stehen kommen können. Überhaupt geschah in Frankfurt mit großer Kühnheit alles Erdenkliche, um den Raub der Franzosen soviel als möglich zu schmälern, wobei man indes doch die nötige Vorsicht und Zurückhaltung walten ließ, um keinen Verdacht aufkommen zu lassen.

»Ich werde«, so berichtet Burger am Tage der Beschlagnahme an den Ober-Postmeister v. Vrints nach Aschaffenburg, »der Kommission alle nur erdenklichen vorkommenden Ausgaben vorlegen und dadurch versuchen, daß sie von den Einnahmen wenig oder gar nichts erhalten. Von der Einnahme der »Subalternen« (Bezirks-Postanstalten) spreche ich kein Wort. Heute habe ich noch 1000 Gulden für das vierte Quartal an den Kurrheinischen Kreis gezahlt.«

Und einige Tage später meldete er: »In die Oktoberabrechnung habe ich noch zwei schöne Ausgabeposten mithineingesteckt — Reisediäten und Kosten aus Anlaß der Reise des Königs von Preußen und aus Anlaß der Veranstaltungen bei der Römischen Kaiserkrönung —, wodurch sich die Einnahme um ein merkliches vermindert hat.«

Die französischen Kommissare erwiesen sich bei der Beschlagnahme des Kassenbestandes dem Kassierer Burger gegenüber freundlich. Sie frugen ihn, ob er diesen Besuch erwartet habe, worauf die Antwort erfolgte: »Nein, da unser gnädigster Fürst nichts verschuldet hat.« Bei der weiteren Erörterung verschanzten sich die Kommissare hinter den Auftrag des Generals Custine und betonten, die Brandschatzung sei nicht gegen die Post, sondern gegen den Fürsten v. Thurn und Taxis gerichtet, und da man diesen nicht erreichen könne, halte man sich eben an die Gelder, die er in der Gegend zu beziehen habe. In das Postwesen werde man sich gar nicht einmischen, man werde den Posten ihren ungehinderten Lauf lassen, auch gestatten, daß die Ausgaben von den Einnahmen abgezogen würden. Anfangs verlangte die Kommission, daß die Gemahlin des abwesenden Ober-Postmeisters v. Vrints die Abrechnung mit unterschreibe, doch nahm sie davon Abstand, als man ihr sagte, diese Dame habe sich nie um das Postwesen gekümmert und werde nichts unterschreiben, wovon sie keine Kenntnis habe. Das Kontrollverfahren war ähnlich geordnet wie in Mainz. Allabendlich um 8 Uhr erschien ein französischer Kommissar, dem die

[1]) Klein a. a. O., S. 364 und ebenso Faulhaber, Geschichte des Postwesens in Frankfurt (Main). Frankfurt 1883. S. 233, geben unrichtigerweise 200 000 Gulden an.

Tagesliste der Einnahme vorgelegt wurde. Am Monatsende wurde abgeschlossen und der Überschuß von dem Kommissar in Beschlag genommen. Übrigens begnügte man sich nicht mit der Beschlagnahme der Einnahmen der Reichspost. Dem hessischen Postmeister Rüppel legte man gegen den verhaßten Landgrafen von Hessen-Cassel eine Brandschatzung von 45 000 Talern auf.

Die Reichs-Postverwaltung wie auch politische Kreise befürchteten damals ein weiteres Vordringen der Franzosen und rechneten damit, daß die kurfürstlich Triersche Residenzstadt Coblenz das Schicksal von Mainz und Frankfurt erleiden könne. Für diesen Fall gab man vorsorglich dem Reichs-Postamt in Coblenz die aus den üblen Erfahrungen in den genannten beiden Städten als zweckentsprechend erkannten Weisungen, wie es sich einer etwaigen Brandschatzung gegenüber verhalten solle. Namentlich sollten den Franzosen die Einnahmen der dem Postamt in Coblenz unterstellten Postanstalten verheimlicht, auch sollte nicht verabsäumt werden, alle nur irgend notwendigen Ausgaben von den Einnahmen abzuziehen.

(Fortsetzung folgt.)

Das Postvorschußwesen in Preußen und im Reichs-Postgebiete, der Vorläufer des Postnachnahmewesens.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Poppe in Berlin-Steglitz.

1. Das Vorschußwesen in Preußen als Privatbetätigung der Postbeamten (erste Hälfte des 18. Jahrhunderts bis 1852).

In Preußen ist das Vorschußwesen die erste bankmäßige Tätigkeit gewesen, die die Post übernahm; es ist viel älter als der Bar-Ein- und Auszahlungsverkehr, den die preußische Post — im Gegensatze zu der der größeren westeuropäischen Staaten — erst 1848 einrichtete, während bis dahin das freilich ausgedehnte und gut eingerichtete Fahrpostinstitut die einzige Gelegenheit zur Geldversendung, und zwar lediglich in Briefen und Paketen bot.

Die Anfänge des preußischen Postvorschußwesens hat man in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu suchen, als unter Friedrich Wilhelm I., dem Schöpfer des für damalige Zeiten außerordentlich zweckmäßigen preußischen Verwaltungssystems, zunächst die Gerichts- und Regierungsbehörden Stempelgebühren, Sporteln, Kanzleigebühren u. a. m. durch Postvorschuß vom Publikum und den nachgeordneten Dienststellen erhoben. Die damals noch junge und verhältnismäßig wenig entwickelte staatliche Finanzverwaltung mußte die ausstehenden Gebühren und Sporteln, die zu jener Zeit finanziell weit wichtiger waren als heute, möglichst einfach und tunlichst ohne bedeutende Rechnungsführung vereinnahmen können. Es war natürlich bequemer, diese Gebühren von den oft verhältnismäßig weit entfernt wohnenden Zahlungspflichtigen sogleich bei der Aushändigung des Urteils, des Schreibens der Regierung, der Konzessionsurkunde usw. einzuziehen, als den Schuldner zunächst in dem Schreiben zur Zahlung aufzufordern und sodann unter Umständen längere Zeit auf den Eingang des Geldes zu warten. Noch bequemer war es, wenn es gelang, den Betrag sogleich bei der Absendung des Schreibens usw. zu erhalten, da damit die lästige Verausgabung als Vorschuß für Rechnung des Empfängers fiel. Es lag also nahe, den Empfänger bei Gelegenheit der Portozahlung — im allgemeinen hatte dieser die Portogefälle

zu entrichten — auch gleich die auf der Sendung haftenden Gerichts- usw. Gebühren entrichten, sich die Gebührenbeträge sofort bei der Einlieferung der Sendungen von der Post zahlen zu lassen und die Einziehung der Beträge dann der Post ganz zu überlassen. Das Verfahren gestaltete sich anfangs so, daß die Bestimmungspostanstalt der Aufgabepostanstalt die eingezogenen Vorschußbeträge mit der Fahrpost als Wertbrief bar übersandte.

Die Post befaßte sich aber nicht als solche mit dem Vorschußverkehr, sondern überließ ihn ihren Beamten, die die Auszahlung der Vorschüsse auf eigene Rechnung bewirkten und dementsprechend für ihre Mühewaltung auch die Gebühren bezogen, die man Prokuragebühren nannte. Die Gebühr im Vorschußverkehr setzte sich zusammen aus

1. dem Porto für die Beförderung der Sendung an den Empfänger,
2. dem Porto für die Geldübermittlung als Wertbrief und
3. der Prokuragebühr.

Die Beträge zu 1. und 2. flossen zur Staatskasse, die Gebühr zu 3. bezogen, wie erwähnt, die Beamten; sie gehörte zum größeren Teile, meist zu drei Vierteln, dem Beamten der Aufgabepostanstalt, der neben der Mühewaltung auch noch die Gefahr trug, zum kleineren Teile, meist zu einem Viertel, dem Beamten der Bestimmungspostanstalt.

Anfangs, d. h. solange das Verfahren nur im Verkehr mit den Behörden geübt wurde, war die Gefahr, die die Beamten mit der sofortigen Auszahlung der Vorschußsumme übernahmen, natürlich nur gering. Denn einerseits werden Fälle, in denen der Vorschußbetrag nicht erlegt, d. h. die Annahme der Sendung verweigert wurde, bei der großen Autorität, die die Staatsbehörden dem einzelnen gegenüber genossen, nur sehr selten gewesen sein; anderseits war natürlich die Rückzahlung des Betrags, wenn die Vorschußsendung uneingelöst zurückkam, gesichert.

Ein solches Vorschußverfahren lag also im Bedürfnisse der Staatsverwaltung und ließ sich in der Beschränkung auf Behörden auch ohne Schwierigkeit durchführen. Daß man die Ausführung zunächst der Privatbetätigung der Beamten überließ, lag wohl in erster Linie daran, daß eine solche bankmäßige Tätigkeit nach damaliger Auffassung gänzlich außerhalb des Bereichs der Post lag, vielleicht auch daran, daß man erst Erfahrungen mit dem neuen Verfahren sammeln wollte. Denn es war vorauszusehen, daß es bei der Beschränkung des Verfahrens auf die Behörden für die Dauer nicht bewenden könne. Zweifellos aber war es sehr bedenklich, einzelnen Privatpersonen aus der Staatskasse Vorschüsse auf Sendungen zu gewähren, deren Inhalt unbekannt war. Die Wiedereinziehung der Vorschußbeträge konnte bei Nichtannahme der Sendung leicht auf Schwierigkeiten stoßen, und die Staatskasse so geschädigt werden. Tatsächlich freilich wurde die sofortige Auszahlung der Vorschüsse von den Beamten bald gegenüber den Anwälten und im 7. Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts auch schon gegenüber anderen Privatpersonen angewendet, die nach ihrer gesellschaftlichen Stellung und ihrer Vermögenslage genügende Gewähr für die etwa erforderlich werdende Rückzahlung boten, wenn auch die Dienstinstruktionen die Ausdehnung auf Private untersagten. Denn die Beamten hatten ein persönliches Interesse an der weiteren Ausdehnung, eben weil sie die Gebühren bezogen. Dem Publikum aber war die Ausdehnung erwünscht, weil es auf diese Weise allein in der Lage war, Waren durch die Post auch an unbekannte Empfänger in anderen Orten zu liefern, ohne Gefahr zu laufen, den Kaufpreis zu verlieren. Zur Ausdehnung mußte natürlich auch der Umstand beitragen, daß im 18. Jahrhunderte die

Bestimmungen über Postregal und Postzwang wesentlich verschärft worden waren und der Kleingüterverkehr damals im großen ganzen dem Postzwang unterworfen war. Der Gewerbetreibende war also gar nicht in der Lage, leichtere Güter anders als durch die Post zu befördern. Für eine Fernversendung solcher Güter in größerem Maßstabe war also ein Verfahren wie das Vorschußwesen die einzige Möglichkeit.

Es lagen mithin hinreichende Gründe volkswirtschaftlicher Natur vor, ein solches Verfahren allgemein einzuführen. Trotzdem sah der Staat zunächst davon ab, offenbar, weil ein solcher Betriebszweig noch immer als ein Schritt ins Dunkele angesehen wurde; er überließ vielmehr den Beamten nach wie vor stillschweigend die Ausübung des neuen Dienstes. Die Postordnung von 1782 gestattete lediglich, nunmehr Vorschußsendungen außer von den oberen und niederen Behörden auch von Kommissarien, Prokuratoren und Sachwaltern, also Personen, die gewissermaßen im öffentlichen Dienste standen, anzunehmen. Der annehmende Beamte trug allein die Verantwortung und die Gefahr und war daher nur berechtigt, nicht verpflichtet, den Behörden usw. Vorschüsse zu gewähren.

Immerhin erfolgte jetzt die erste staatliche Regelung insofern, als die Höhe der Prokuragebühr festgesetzt wurde. Für Vorschüsse bis zu $^1/_2$ Taler durften höchstens 1 gGr., bis zu 5 Talern 2 gGr. für jeden Taler und für jeden weiteren Taler 1 gGr. mehr erhoben werden. Von der Gebühr bezog der Beamte der Aufgabepostanstalt drei Viertel, der der Bestimmungspostanstalt ein Viertel. Unterwegspostanstalten durften sich keine Gebühr berechnen. Interessant ist, daß das Verfahren schon damals auf den Postverkehr zwischen verschiedenen Staaten ausgedehnt war; denn es wurde bestimmt, daß, falls sich die auswärtige Postanstalt schon eine den obigen Sätzen entsprechende Prokuragebühr angerechnet haben sollte, die preußische Grenzpostanstalt sich nichts ansetzen dürfe, sofern sie nicht gleichzeitig als Bestellungspostanstalt ein Viertel der Gebühr bezog. In dieser Postordnung ist auch vorgesehen, daß die Überweisung des Betrags, die im allgemeinen noch in bar erfolgte und in diesem Falle in gültiger Münze der Aufgabepostanstalt zu bewirken war, auch im Wege der Abrechnung ausgeführt werden konnte. Man wird nicht fehlgehen, wenn man aus diesen Bestimmungen auf einen schon ziemlich regen Verkehr mit Vorschußsendungen schließt.

Das Verbot, Vorschußsendungen von Privatpersonen anzunehmen, wurde denn auch nie streng befolgt und geriet im Anfange des 19. Jahrhunderts ganz in Vergessenheit. Dem regeren Bedürfnisse trug die Post insofern Rechnung, als das erwähnte Verbot in dem Regulativ über die preußische Portotaxe von 1824 nicht mehr enthalten war. Dagegen wurde an dem Grundsatze festgehalten, daß die Annahme von Vorschußsendungen nur auf Gefahr des Annahmebeamten erfolge. Eine Verpflichtung zur Annahme solcher Sendungen wurde daher ausdrücklich ausgeschlossen und es lediglich den Beamten überlassen, ob sie die Vorschüsse leisten oder die Annahme der Sendungen ablehnen wollten; es wurde auch nachgegeben, daß die Beamten den Vorschuß nicht sofort bei Annahme der Sendung, sondern erst dann zahlten, wenn sie Gewißheit hatten, daß die Sendung vom Empfänger gegen Zahlung der Vorschußsumme angenommen worden war. Hier sehen wir zum ersten Male das heutige Nachnahmeverfahren in seinen Grundzügen auftauchen.

Die Vorschußbeträge wurden nicht mehr bar, sondern im Wege der Abrechnung an die Aufgabepostanstalt abgeführt. Die Gebühren wurden nach den früheren Grundsätzen berechnet, setzten sich also zusammen aus

dem Porto für den Brief usw., dem Postgelde, das zu erheben gewesen wäre, wenn der Vorschußbetrag bar mit der Post versandt worden wäre, und dem Prokurabetrage. Die Prokuragebühr, die nach wie vor zu drei Vierteln und einem Viertel verteilt wurde, war etwas niedriger geworden und betrug:

unter 5 Silbergroschen .... nichts,
von 5 Silbergroschen bis 15 Silbergroschen .... 1 Silbergroschen,
über 15 - von halben zu halben Talern bis
zu 10 Talern .... 1 -
und darüber hinaus für jeden halben Taler .... $^1/_2$ - .

Im ganzen kostete ein Vorschußbrief einfachen Gewichts, d. i. bis $^3/_4$ Lot = etwa $12^1/_2$ g [1]), über 5 Taler Vorschuß auf die Entfernung Berlin–Potsdam (bis 4 Meilen) damals

$1^1/_2$ Sgr. Porto für den Brief,
3 - - - die Geldsendung [2]) und
10 - Prokuragebühr

$14^1/_2$ Sgr. zusammen, also 9,66 v. H. der eingezogenen Summe.

Bei Entfernungen bis zu 30 Meilen, d. i. etwa die Entfernung von Berlin nach Lübeck in der Luftlinie gemessen, kostete derselbe Brief:

5 Sgr. Porto für den Brief,
10 - - - die Geldsendung [2]) und
10 - Prokuragebühr

25 Sgr. zusammen, also 16,66 v. H. der eingezogenen Summe.

Heute kostet, was vergleichsweise herangezogen werden mag, ein gleicher Brief auf alle Entfernungen:

10 Pf. Porto für den Brief,
10 - Nachnahmegebühr und
20 - Postanweisungsgebühr

40 Pf. zusammen oder 2,66 v. H. der eingezogenen Summe.

Bei uneingelöst zurückkommenden Vorschüssen wurde das Viertel der Vorschußgebühr, das der Bestimmungspostanstalt zustand, nicht in Rechnung gesetzt. Rückporto war für zurückgehende Vorschußbriefe bis zum Gewichte von 2 Lot nicht zu zahlen, wohl aber für schwerere Briefe und für Pakete. Von Interesse ist, daß in diesem Regulativ auch schon die Frage der Ersatzverbindlichkeit für den Fall erörtert worden ist, daß eine Vorschußsendung ohne Einziehung des Vorschußbetrags ausgehändigt wurde. In diesem Falle sollte die Bestellpostanstalt der Aufgabepostanstalt für den Vorschußbetrag und die Prokuragebühr haften.

Endlich war vorgesehen, daß Behörden die Vorschußsendungen ohne sofortige Zahlung der Vorschußsumme erhalten und dann später unter Rück-

[1]) 1 Lot = $16^1/_2$ g.

[2]) Das Geldporto richtete sich damals nach der Entfernung und dem Wertbetrag und war außerdem verschieden, je nachdem es sich um Silber-, Gold- oder Papiergeld handelte. Da der Absender der Vorschußsendung keinen Einfluß darauf hatte, in welchen Geldsorten die Übersendung stattfand, waren gewisse Ermäßigungen der Geldportosätze vorgesehen.

gabe der Sendung die Annahme verweigern konnten, ein Verfahren, das Privaten gegenüber unzulässig war, im Verkehr mit Behörden aber seitdem und noch heute besteht. Jede Vorschußsendung sollte spätestens 10 Tage nach dem Eingang an die Aufgabepostanstalt zurückgesandt oder diese wenigstens von der Verzögerung in Kenntnis gesetzt werden.

In dem beschriebenen Zustande blieb das Vorschußverfahren während der nächsten Jahrzehnte bis 1852, ohne daß wesentliche oder grundlegende Änderungen oder Verbesserungen vorgenommen wurden. Natürlich nahm das Vorschußwesen an den einzelnen Portoermäßigungen für Briefe usw. teil.

Ein Bild von dem damaligen Umfange des Vorschußverkehrs gibt die Tatsache, daß im Jahre 1850 in Preußen 496 392 Vorschußsendungen aufgegeben wurden, immerhin eine für damalige Verhältnisse schon beachtenswerte Zahl.

2. Das Vorschußwesen als Postbetriebszweig der preußischen und der Reichs-Postverwaltung von 1852 bis 1878.

Wesentlich veränderte Verhältnisse im Postvorschußwesen finden wir unter der Herrschaft des neuen Postgesetzes vom 5. Juni 1852. Nach § 50 dieses Gesetzes war eine Reihe von postalischen Bestimmungen und Anordnungen der eigentlichen Gesetzgebung entzogen und dem leichter arbeitenden Verwaltungsapparate zur Regelung überwiesen. Dazu zählten auch die Bedingungen und Gebühren für Vorschußsendungen.

Das erste auf Grund des Postgesetzes von 1852 erlassene Reglement ist das vom 31. Juli 1852, das wie auch die späteren Reglements durch die Regierungsamtsblätter veröffentlicht worden ist. In diesem Reglement finden wir zum ersten Male das Vorschußwesen als eigentlichen Postbetriebszweig angeführt. »Die Postverwaltung« — nicht mehr der einzelne Beamte — »übernimmt es, Beträge in kassenmäßigem Gelde bis zu 50 Talern einschließlich vom Adressaten innerhalb des preußischen Postverwaltungsbezirks einzuziehen und an den Absender auszuzahlen (Vorschußsendungen, Postvorschüsse, § 28 a. a. O.).« Damit ist das Vorschußwesen endgültig in den Kreis der Postbetriebszweige aufgenommen.[1])

Die eben angeführte Bestimmung des Reglements sieht nach ihrem Wortlaut eigentlich gar keinen Vorschuß-, sondern schon einen Nachnahmeverkehr[2]) vor; denn die Post übernimmt es, Beträge einzuziehen und s o d a n n auszuzahlen; der Auszahlung soll also eigentlich die Einziehung vorangegangen sein. Tatsächlich haben wir es in der kommenden Zeit noch bei einem sehr bedeutenden Teile der Vorschußsendungen mit solchen zu tun, deren Vorschußbetrag sogleich bei der Einlieferung ausgezahlt wurde. Jedenfalls war aber die Verwaltung bestrebt, die sofortige Zahlung einzuschränken. Die Vorschüsse sollten g r u n d s ä t z l i c h erst n a c h Z a h l u n g durch den Empfänger ausgezahlt werden. Die Vorschußsendung wurde bei der Aufgabepostanstalt zur Überwachung der Abwicklung vermerkt, und der Absender erhielt eine Bescheinigung über die Einlieferung, einen »Vorschußrevers«, auf Grund dessen er später die Vorschußsumme abholen oder die nicht eingelöste Sendung zurückerhalten konnte. Die Post übernahm dabei keine Verpflichtung, die Berechtigung des Abholers zu prüfen. Der Revers war also ein Inhaberpapier, und darin lag die Möglichkeit, ihn als bares Geld zu verwenden.

---

[1]) Inzwischen war 1848 auch der Bar-Ein- und Auszahlungsverkehr, das heutige Postanweisungsverfahren eingeführt worden.

[2]) Die Dienstinstruktionen aus dieser Zeit enthalten auch schon den der Sache mehr entsprechenden Begriff »Nachnahmesendung«.

Bei dieser Einrichtung war es sowohl im Interesse der Absender wie auch wegen der Überwachung der Abwicklung nötig, die Zeit zu begrenzen, binnen deren die Vorschußsendung, sofern sie nicht eingelöst war, zurückkommen mußte. Die Lagerfrist am Bestimmungsorte wurde auf 8 Tage im Höchstfalle bemessen, indes bald auf 14 Tage ausgedehnt.

Um aber bekannteren, wohlhabenderen Personen, Kaufleuten, Gesellschaften oder Körperschaften die früher zugestandene Möglichkeit, die Vorschußsumme sogleich bei der Einlieferung zu erhalten, nicht sofort zu nehmen, wurde gestattet, daß solchen Einlieferern, sofern sie ein für allemal eine Kaution hinterlegten, die sofortige Auszahlung zugestanden werden könne, und zwar bis zur Höhe der Kautionsumme. An königliche Behörden waren die Vorschußsummen stets sofort bei der Einlieferung auszuzahlen; die Postbeamten hatten nur die Pflicht, sich zu vergewissern, daß es sich auch um Sendungen von Behörden handelte. Die Bestimmung war gegeben, weil Beamte solcher Behörden ihre Privatvorschußsendungen unter mißbräuchlicher Verwendung der Siegel aufzugeben und Schwindler mit wertlosen Sendungen Betrügereien auszuüben versucht hatten. Von Interesse ist auch, was hier eingeschoben werden möge, daß es den im praktischen Dienste tätigen Postbeamten untersagt war, Vorschußsendungen in eigenen Angelegenheiten abzusenden; die Bestimmung bezweckte, unredliche Machenschaften, die durch sofortige Auszahlung der Vorschußbeträge zu bewirken waren, zu verhüten.

Die Gebühren, die natürlich von da ab sämtlich zur Postkasse zu vereinnahmen waren, wurden vereinfacht und ermäßigt; sie setzten sich zusammen:

1. aus dem tarifmäßigen Porto für den Brief, die Kreuzband-, Muster- oder Warenprobensendung oder das Paket, auf dem der Vorschuß haftete, und
2. gleichgültig, ob die Sendung eingelöst wurde oder nicht, der Prokuragebühr. Diese betrug bei Vorschüssen

unter 5 Sgr.	nichts,
von 5 bis 15 Sgr.	1 Sgr.,
über 15 Sgr. von halben zu halben Talern bis zu 10 Talern	1 Sgr.,
über 10 Taler außer den Sätzen bis zu 10 Talern	1/2 Sgr.

Rückporto wurde nur bei Sendungen von mehr als 16 Lot = rund 264 g Gewicht, die Prokuragebühr für den Rückweg nie erhoben.

Die Geldübermittlungsgebühr war also weggefallen; an ihrer Stelle vereinnahmte die Verwaltung jetzt die Prokuragebühr. Die Gebühren für einen Vorschußbrief einfachen Gewichts über 5 Taler von Berlin nach Potsdam betrugen danach 1 Sgr. Porto + 10 Sgr. Prokuragebühr = 11 Sgr. oder rund 7,33 v. H., für einen solchen Brief von Berlin nach Lübeck 3 + 10 = 13 Sgr. oder rund 8,66 v. H. der eingezogenen Summe; sie hatten sich also gegen 1824 besonders auf weitere Entfernungen nicht unwesentlich verbilligt. Die Gebühren durften nicht im voraus bezahlt werden, die Sendungen durften nicht eingeschrieben sein. Von Interesse ist, daß damals Vorschußentnahme auch auf Kreuzband-, Muster- und Warenprobensendungen zulässig war, was später vielfach wieder untersagt wurde. Die Zahl der Vorschüsse war seit 1850 von rund 500 000 auf rund 875 000 Stück über rund 1 1/2 Millionen Taler im Jahre 1856 gestiegen.

Die Entwicklung läßt hier ganz offenkundig das Bestreben erkennen, einerseits den Bedürfnissen des Publikums durch die förmliche Ausgestaltung des Vorschußdienstes als Postbetriebszweig und durch die Verbilligung des Tarifs möglichst entgegenzukommen, anderseits aber trotzdem an den alten

Grundsätzen festzuhalten und insbesondere die sofortige Auszahlung der Vorschüsse tunlichst einzuschränken, wo sie aber nicht gut ganz aufgehoben werden konnte, wenigstens die Inanspruchnahme von Staatsmitteln für Erstattungszwecke zu vermeiden. Es ist natürlich, daß bei diesem Widerstreite der Bestrebungen die weitere Ausgestaltung nur langsam vor sich gehen konnte. Man muß sich immer vor Augen halten, daß es sich, wenn aus der Postkasse Ersatz zu leisten war, wohl fast ausschließlich um Fälle handelte, in denen der Betrag sofort gezahlt worden war, daß die Vorschußnehmer also Vorschüsse aus Staatsmitteln bekamen, für die im Falle der Uneinziehbarkeit die Allgemeinheit, in letzter Linie der Steuerzahler aufkommen mußte, und daß der ganze Vorschußverkehr, soweit die Vorschußsumme sofort bei der Einlieferung ausgezahlt wurde, in erster Linie der Bequemlichkeit der Absender, nicht einem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse diente. Wenn man keine Vorkehrungen traf, die eine Ersatzleistung aus solchem Anlasse möglichst ausschlossen, so opferte man unter Umständen Mittel der Gesamtheit dem Sonderinteresse einzelner, was finanzpolitisch immer bedenklich ist.

Über die posttechnische Behandlung der Vorschußsendungen ist folgendes zu sagen. Die Vorschußsendungen wurden bei der Annahme in das »Konto für reservierte Vorschüsse« eingetragen, sodann wurde ihnen ein Anfragezettel über die Einlösung, das sogenannte Vorschußrezepisse, beigegeben; zur besseren Kenntlichmachung wurden sie mit einem Stempel »Auslagen« bedruckt und der Vorschußbetrag in blauen Zahlen angegeben. Während der Beförderung gehörten sie durchweg zu den Fahrpostsendungen, die — zum Unterschiede von den Briefpostsendungen — nicht mit allen Beförderungsgelegenheiten versandt zu werden brauchten und insbesondere, wenn es sich nicht um leichte, einfache Briefe handelte, den Schnellposten nicht zuzuführen waren. Allerdings verwischten sich diese Unterschiede in der Beförderung zu jener Zeit der beginnenden Eisenbahnentwicklung schon mehr und mehr. Wichtiger ist, daß die Vorschußsendungen als Gegenstände der Fahrpost stets in der Karte von Stelle zu Stelle nachgewiesen werden mußten. Nur das von der Bestimmungs- an die Aufgabepostanstalt vollzogen zurückgehende Rezepisse über die Annahme der Sendung gehörte als gewöhnlicher Brief zur Briefpost und wurde nicht nachgewiesen. Hier sind wir auf einen Punkt gestoßen, der von Anfang an zu Reformen reizen mußte. Obschon die Post nach der ausdrücklichen Vorschrift des Reglements erst mit der Einlösung der Sendung die Verpflichtung zur Auszahlung des Betrags übernahm, wurden die Sendungen während der Beförderung gerade so behandelt, als ob die Post von vorn herein für sie haftete. Erst ganz allmählich hat sich die Tatsache, daß es sich um gewöhnliche Sendungen handelte, in den Betriebsformen durchgesetzt. Im übrigen gehörten Vorschußsendungen nicht etwa zu den im gesamten Dienstbetrieb einzeln nachzuweisenden Sendungen. So wurden sie bei der Übergabe an die Ausgabestelle oder an die Briefträger nicht einzeln, sondern lediglich nach dem Gesamtbetrage der auf ihnen haftenden Vorschüsse zugeschrieben und übernommen.

Nach Zahlung des Betrags durch den Empfänger wurde das Rezepisse vollzogen an die Aufgabepostanstalt zurückgesandt, von dieser der Absender auf Grund des Rezepisses benachrichtigt, unter Umständen das Konto für reservierte Vorschüsse berichtigt und der Betrag ausgezahlt. Da an einer späteren Stelle das umständliche Abrechnungsverfahren genauer beschrieben werden soll, kann hier von einer eingehenden Darstellung abgesehen werden.

Die folgenden Reglements vom 27. Mai 1856 und vom 21. Dezember 1860 brachten keine wesentlichen Änderungen der Vorschriften. Die Zahlung der Gebühren war seitdem auch im voraus zulässig; sie mußten dann aber auch

ganz am Aufgabeorte bezahlt werden. Die Beschränkung der Vorschußsumme auf 50 Taler wurde zugunsten der Spediteure in den Grenzorten dahin erweitert, daß höhere Vorschüsse zugelassen waren, wenn höhere Beförderungsauslagen und Spesen auf den Sendungen hafteten. Nicht aber durfte diese Vergünstigung in Anspruch genommen werden, wenn etwa lediglich der höhere Wert des Inhalts den höheren Vorschuß wünschenswert machte. Die Entnahme von Vorschüssen auf Einschreibsendungen und Drucksachen, seit 1863 auch auf Warenproben und Mustersendungen, war nunmehr unstatthaft.

Bezüglich der Auszahlung der Vorschußsummen hat das Reglement von 1860 die gleichen Vorschriften wie die früheren. Die im Verwaltungswege später dazu ergangenen Anordnungen zeigen aber merkwürdigerweise in der vorher bezeichneten Entwicklung wieder einen Rückschritt insofern, als die Annahmebeamten für befugt, aber nicht für verpflichtet erklärt wurden, Vorschüsse bis zu 5 Talern auch an solche Absender, die keine Kaution gestellt hatten, auf ihre — der Annahmebeamten — Gefahr sofort auszuzahlen. Ja, es sollte sogar kein Hindernis sein, wenn ein Absender mehrere Vorschußsendungen an verschiedene Empfänger gleichzeitig auflieferte, diesem die unter Umständen 5 Taler übersteigende Gesamtsumme sogleich zu zahlen, sofern nur die Einzelbeträge unter 5 Talern blieben. Wenn man nun auch sagen muß, daß die Post, offenbar nur einem dringenden Verkehrsbedürfnisse nachgebend, diese Erleichterungen traf, so ist doch nicht zu verkennen, daß es sich um Maßnahmen handelte, die heute zum mindesten eigenartig anmuten. Einerseits wurde betont, daß das eigene Interesse der Beamten tunlichste Beschränkung der sofortigen Auszahlung erfordere, und daß das Publikum im Falle der Ablehnung der sofortigen Auszahlung kein Recht habe, den Grund der Versagung zu erfahren; anderseits wurde aber nachgegeben, daß der Vorsteher der Postanstalt unter Umständen auf seine Gefahr hin die Auszahlung anordnen konnte. Auch wurde Beamten, die bei der sofortigen Auszahlung getäuscht worden waren, ohne daß ihnen Fahrlässigkeit oder Verschulden nachzuweisen war, auf den der Postkasse zu erstattenden Betrag eine Beihilfe — aber auch nur eine solche — in Aussicht gestellt. Während also auf der einen Seite die Auszahlung ganz in das Belieben der Beamten gestellt ist und diesen dafür trotz der Gefahr keine Vergütung in Aussicht steht, werden die Beträge aus Postmitteln entnommen und wird durch die in Aussicht gestellte Entschädigung die Postkasse mit der Angelegenheit befaßt und die Sache auf eine amtliche Grundlage gestellt.

Die Gebühren wurden verbilligt. Neben dem Porto war eine Prokuragebühr von $^1/_2$ Sgr. für jeden Taler oder Teil eines Talers, mindestens aber 1 Sgr. zu entrichten; Briefe wurden nun portofrei zurückgesandt. Die Gebühren für einen Vorschußbrief einfachen Gewichts über 15 ℳ von Berlin nach Potsdam betrugen 1 Sgr. Porto + $2^1/_2$ Sgr. Prokuragebühr = $3^1/_2$ Sgr. oder rund 2,33 v. H., für einen solchen Brief von Berlin nach Lübeck 3 (Porto) + $2^1/_2$ (Prokura) = $5^1/_2$ Sgr. oder 3,66 v. H. der eingezogenen Summe; heute betragen, wie früher berechnet, die Gebühren für denselben Brief 2,66 v. H. der eingezogenen Summe ohne Rücksicht auf die Entfernung.

In dem beschriebenen Zustande befand sich das Vorschußwesen, als die preußische Post in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes und die Norddeutsche Bundespost in die Verwaltung des Deutschen Reichs überging. Irgendwelche gesetzlichen Bestimmungen über das Vorschußwesen wurden weder vom Norddeutschen Bunde in dessen Postgesetz vom 2. November 1867 noch in das Postgesetz des Reichs vom 28. Oktober 1871 aufgenommen. Die von Preußen eingeführte Regelung dieses Betriebszweigs durch Regle-

ments, die jetzigen Postordnungen, wurde beibehalten. Zu bemerken ist noch, daß die Postordnungen für den inneren Verkehr Bayerns und Württembergs keine Geltung haben, wohl aber für den Verkehr beider Staaten mit dem übrigen Reichsgebiet und untereinander.

Das erste auf Grund des Reichs-Postgesetzes erlassene Reglement ist das vom 30. November 1871. In diesem sind die Bestimmungen über die Verpflichtung der Post zur Annahme von Vorschußsendungen, die Höhe der Vorschußsummen, die Haftpflicht der Post für den Betrag im Falle der Einziehung, die Auszahlung der Vorschußsumme, die Lagerfrist, die Befugnis der Annahmebeamten zur sofortigen Auszahlung von Beträgen bis zu 5 Talern im einzelnen, die Bereitwilligkeit der Verwaltung zu Beihilfen, die Bestimmungen über sofortige Auszahlung an Behörden und Kautionsteller, über die Ausstellung der Reverse u. a. m. die gleichen geblieben. Nur waren nunmehr Vorschüsse auch auf Postkarten, Drucksachen, Warenproben und eingeschriebenen Paketen — nicht auch eingeschriebenen Briefen — zulässig. An Porto waren bei Briefsendungen jeder Art ohne Unterschied des Gewichts bei einer Entfernung

bis 5 geographische Meilen	....	$1^1/_2$ Sgr.,
von 5 bis 15 - -	....	2 -
- 15 - 25 - -	....	3 -
- 25 - 50 - -	....	4 -
über 50 - -	....	5 - ,

für Pakete das Paketporto, in beiden Fällen unter etwaiger Zurechnung der Versicherungs- und der Einschreibgebühr sowie des Zuschlags bei unfrankierten Sendungen zu entrichten. Die Vorschußgebühr betrug wie vorher $^1/_2$ Sgr. für jeden Taler oder Teil eines Talers, mindestens 1 Sgr. Durch die Loslösung des Vorschuß-Portotarifs vom allgemeinen Brief-Portotarif war im allgemeinen eine Verteuerung des Vorschußverkehrs eingetreten, und das noch besonders dadurch, daß das Rückporto bei uneingelöst zurückkommenden Vorschußsendungen stets zu zahlen war.

Technisch rechneten die Vorschußsendungen nach wie vor zur Fahrpost. Hinsichtlich der Behandlung bei der Annahme, Beförderung usw. waren die alten Bestimmungen im großen ganzen geblieben. Bei der Kartierung wurden die gewöhnlichen Vorschußbriefsendungen aber schon summarisch nach der Summe der auf ihnen haftenden Vorschüsse eingetragen.

Wie die früher beschriebene technische Behandlung der Vorschußsendungen war auch das Abrechnungswesen im Vorschußdienste recht umständlich. In großen Zügen dargestellt, wickelte sich die Abrechnung folgendermaßen ab.

Die durch die Karten gezogenen Vorschüsse wurden — die in einem Kartenschluß enthaltenen in einer Summe — bei der Aufgabepostanstalt in das Vorschuß-Abgangsjournal, bei der Bestimmungspostanstalt in ein Vorschuß-Ankunftsjournal eingetragen. Aus dem Abgangsjournale wurde bis zum 1. jedes Monats für jede Bestimmungspostanstalt eines Kartenschlusses eine Rechnung zusammengestellt, die bis zum 2. jedes Monats an die Bestimmungspostanstalt geschickt und von dieser geprüft wurde. Für jede Rechnung wurde dann eine Postvorschuß-Anweisung ausgestellt und bis zum 6. der Abgangspostanstalt übersandt. Die Summe aus den Rechnungen und demnach auch aus den Anweisungen mußte der Schlußsumme im Ankunftsjournal entsprechen. Aus den Abgangs- und Ankunftsjournalen wurden ferner von den Postämtern Ausgabe- und Einnahmenachweisungen aus dem Vorschußverkehr gefertigt, die, geprüft und festgestellt, die Schlußsummen aus den Journalen ergeben mußten und sodann in den Abrechnungen mit

den Ober-Postkassen als nicht etatsmäßige Ausgaben und Einnahmen verrechnet wurden. Die Ober-Postdirektionen übersandten die festgestellten Einnahme- und Ausgabenachweisungen einem beim General-Postamte bestehenden besonderen Kontrollbureau der Postvorschüsse, das über den gesamten Vorschußverkehr in Form eines Abschlusses Rechnung legte und einen Barausgleich zwischen den einzelnen Ober-Postkassen durch Vermittlung der General-Postkasse herbeiführte.

Im Jahre 1873 beginnen aber nun die deutlichen Bestrebungen der Post, das bisherige Vorschußwesen auf eine ganz veränderte Grundlage zu stellen, es durch das Nachnahmeverfahren zu ersetzen. Die Erfahrungen, die man mit dem bisherigen Verfahren gemacht hatte, waren nicht durchweg günstig. Einerseits bestand nach wie vor das finanzpolitische Bedenken, aus Staatsmitteln an einzelne Privatpersonen Vorschüsse zu zahlen auf Sendungen, deren Inhalt und Wert man nicht kannte, und im Falle der Uneinziehbarkeit der Beträge die Allgemeinheit für das Interesse der einzelnen aufkommen zu lassen. Selbst wenn man die sofortige Auszahlung des Vorschußbetrags auf Behörden und Kautionsteller beschränkte, war man nicht sicher, nicht betrogen zu werden, wie die Erfahrung reichlich lehrte. Betrüger lieferten Sendungen von dem Äußeren einer Behördensendung auf oder versahen Sendungen mit dem Siegel eines Kautionstellers, was insbesondere von ungetreuen Angestellten geübt wurde, und erhoben daraufhin den Vorschußbetrag, den später bei Nichtannahme der wertlosen Sendung der Annahmebeamte oder in vielen Fällen die Postkasse ersetzen mußte.

Ebenso aber erheischte das Interesse der Postverwaltung als einer jedermann gleichmäßig dienenden Staatsverkehrsanstalt die Aufhebung eines Verfahrens, bei dem es dem Ermessen nachgeordneter Beamten überlassen war, ob sie die Beträge sofort auszahlen wollten oder nicht. Welch eine Quelle von Reibungen zwischen Post und Publikum bot eine solche Einrichtung! Auch war es offenbar sehr mißlich, die Beamten die Gefahr für eine sofortige Auszahlung tragen zu lassen, ohne sie dafür zu entlohnen. Im weiteren gab das Verfahren charakterschwachen Beamten eine leichte Gelegenheit, sich durch Absendung selbstgefertigter Vorschußbriefe an unbekannte Empfänger und sofortige Auszahlung der Beträge vorübergehend Geld zu beschaffen, das sie oft genug bei der Rückkehr des Briefes nicht wieder zurückgeben konnten. Manch einer ist auf diesem Wege zum Verbrecher geworden, indem er, um das Geld zur Rückzahlung beschaffen zu können, zu größeren Veruntreuungen überging. Außerdem aber bot das Verfahren, wie es damals eingerichtet war, auch dem Publikum selbst in seiner Allgemeinheit nicht so große Vorteile, daß man unbedingt an ihm festhalten mußte. Einmal war schon die verschiedenartige Behandlung, die das Publikum sich an den Schaltern gefallen lassen mußte, je nachdem der Beamte den Vorschußbetrag sofort auszahlte oder nicht, ein Zustand, dessen Beseitigung anzustreben war, um zu sicheren Betriebseinrichtungen zu kommen; dann wurde auch von Schwindlern mit Vorschußreversen ein schwunghafter Handel getrieben, so daß Wert darauf gelegt werden mußte, dieses Geldersatzmittel auszuschalten. Nicht zu vergessen ist auch, daß das ganze Verfahren damals wenig beliebt war. Man scheute sich davor, Geld für Ware in einem Augenblicke zu zahlen, in dem man die Ware noch nicht gesehen hatte. Denn eine Rückzahlung des Vorschußbetrags nach Annahme der Sendung war damals wie heute ausgeschlossen.

Und endlich war das Verfahren technisch zu unvollkommen, um auf der damaligen Grundlage einen größeren Umfang annehmen zu können.

Eine — man muß trotz ihres heiteren Anstrichs sagen — vernichtende Kritik des Vorschußwesens gab der General-Postmeister Stephan in einer Reichstagsrede von 1871, in der er sagte:

> »Die Postvorschüsse bilden eine äußerst schlimme Gesellschaft, sie sind der Schrecken aller Postbeamten, sie geben zu vielen Defekten und verwickelten Betriebs-Rechnungsformen Veranlassung; es wirft sich der Schwindel auf dieses Gebiet in einem Maße, von dem man wirklich keine Ahnung hat, wenn man nicht die Sache unmittelbar in Händen hat; es vergeht kaum eine Woche, wo nicht auf die Kasse Beträge angewiesen werden müssen, die nicht haben eingezogen werden können, trotz aller Vorsichtsmaßregeln, die die Post anwendet. Es ist dies eine wahre Plage für viele Zweige des Verkehrs, und ich möchte mir die Frage erlauben, ob Sie nicht alle schon aus irgendeinem Winkel des Landes eine Komposition, oder eine Lithographie, ein Festgedicht usw. unter Postvorschuß erhalten haben; ... Ich könnte Ihnen Fälle anführen, wo entrüstete Väter an mich geschrieben haben: Werden Sie nicht endlich das verwünschte Postvorschußwesen abschaffen? Oder wenigstens Vorkehrungen treffen, daß diese Einrichtung auf dem Gebiete der verwandtschaftlichen Beziehungen ausgeschlossen werde, z. B. bei Söhnen, die auf der Universität oder auf sonstigen Instituten sich befinden, oder bei einem Regiment ihr Jahr abdienen? ... Dieses Verfahren, diesen in Papier umgesetzten Exekutor, diese Einrichtung, von der ich beinahe sagen möchte — wenn der Staat sie nicht betriebe —, daß sie ans Unsittliche streift ....«

Zunächst brachte das Jahr 1874 fühlbare Betriebserleichterungen und Vereinfachungen. Neben anderen weniger wichtigen ist besonders hervorzuheben, daß die Vorschußsendungen, soweit es sich um gewöhnliche Briefsendungen handelte, nicht mehr zur Fahrpost, sondern zur Briefpost rechneten, wodurch die ihrem Wesen nicht entsprechende Einzelkartierung mit dem Durchziehen der Vorschußbeträge durch die Karten wegfiel, und daß ferner die kostspielige besondere Monatsabrechnung über die Vorschüsse beseitigt wurde. Nun stellte die Bestimmungspostanstalt — die Ausstellung des Rezepisses durch die Aufgabepostanstalt fiel dafür weg — bei Eingang der Vorschußsendung eine Vorschußpostanweisung aus, die der Sendung beigefügt und nach Einziehung des Betrags an die Aufgabepostanstalt abgesandt wurde. Diese Postanstalt prüfte die Übereinstimmung des Betrags mit der Eintragung im Annahmebuche für Postvorschüsse und veranlaßte sodann die Zahlung an den Absender in gleicher Weise wie vorher. Auf der Vorschußpostanweisung wurde die Zahlung bescheinigt und diese dann wie jede andere ausgezahlte Postanweisung behandelt und verrechnet. Es wurde die Abrechnung über Postvorschüsse mit der über Postanweisungen vereinigt, die besondere Vorschußabrechnung also gespart. Damit kam die Führung des Vorschuß-Abgangs- und Ankunftsjournals, der Vorschußrechnungen und Gegenrechnungen, der Postvorschußanweisungen und der Vorschuß-Einnahme- und Ausgabenachweisungen in Wegfall. Man kann schon aus dieser Aufzählung ersehen, welche Fülle von Arbeitsleistungen nunmehr erspart wurde. Im übrigen blieben die Betriebseinrichtungen zunächst im großen ganzen unverändert. Insbesondere wurde an der grundlegenden Bestimmung, daß die Aufgabepostanstalt die Überwachung der Abwicklung der Vorschußsendungen hatte, nicht gerüttelt. Dagegen wurden Maßnahmen getroffen, um die sofortige Auszahlung der Vorschußbeträge an Privatpersonen, die keine Kaution gestellt hatten, tunlichst einzuschränken, da dieses Verfahren nun-

mehr keine besonderen Vorteile mehr bot, im Gegenteil in mancher Hinsicht die Rechnungsführung sogar erschwerte. Wenn auch die Befugnis der Beamten, Beträge bis zu 5 Talern sofort zu zahlen, nicht aufgehoben wurde, so wurde doch die Bestimmung, daß den Beamten unter Umständen aus der Postkasse Beihilfen gezahlt werden konnten, zurückgezogen und damit den Beamten die Gefahr allein aufgebürdet.

Gleichzeitig mit diesen Änderungen wurden die Portosätze für Vorschußbriefsendungen vereinfacht. Das Porto betrug bis auf eine Entfernung von 10 Meilen 2 Sgr., sonst 4 Sgr. Die Vorschußgebühr blieb zunächst bestehen, wurde aber 1875 dahin geändert, daß für jede Mark oder den Teil einer Mark 2 Pf., mindestens aber 10 Pf. erhoben wurden, wobei Bruchteile einer Mark auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme aufwärts abzurunden waren. 1876 wurde das Meistgewicht der Vorschußbriefsendungen auf 250 g beschränkt.

In den neuen Vorschriften, die am 1. Januar 1874 in Kraft getreten waren, erkennt man deutlich die Anfänge der heutigen Betriebseinrichtungen. Die Vereinfachungen wiesen bald den Weg zu neuen Erleichterungen. Wenn die Vorschußpostanweisung dem Absender unmittelbar zugefertigt und die Beträge ihm im Wege der Bestellung zugeführt wurden, erzielte man sowohl Verbilligungen für die Verwaltung wie auch eine Beschleunigung für das Publikum. Voraussetzung dafür war freilich, daß die sofortige Auszahlung des Vorschusses bei der Einlieferung der Sendung gänzlich wegfiel und die gesamte Überwachung des Vorschußwesens auf die Bestimmungspostanstalt überging. Dann war es aber kein Vorschußwesen mehr, sondern ausgesprochenermaßen ein Nachnahmewesen, was es ja im Sinne der preußischen Postverwaltung schon seit 1852 hatte sein sollen. Die unmittelbare Zufertigung an den Absender mit anschließender Bestellung des Betrags hatte noch den Vorteil, daß die vorher erforderlich gewesene kostenfreie Benachrichtigung des Absenders über den Eingang des Betrags wegfiel und die Unbequemlichkeiten und die Mehrleistungen nicht mehr entstanden, die sich ergaben, wenn die Absender die Vorschußbeträge unregelmäßig abholten oder die Reverse nicht finden konnten, also unter Umständen eine Kraftloserklärung notwendig wurde. Im weiteren fielen dann noch die bis dahin erforderlichen Ausgleichungen zwischen den Annahme- und Auszahlungstellen weg, man erzielte also wieder eine Vereinfachung in der Abrechnung. Daß der Absender dagegen nicht mehr imstande war, den Betrag durch Weitergabe des Reverses als bares Geld einem Dritten zugehen zu lassen, konnte den erwähnten Vorteilen gegenüber nicht ins Gewicht fallen, war vielmehr vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus, um Betrügereien vorzubeugen, sogar ein Vorteil. Die Bestellung selbst brachte für geringes Geld dem Publikum große Vorteile, besonders auch Sicherung gegen Betrügereien, die dadurch ermöglicht worden waren, daß der Vorschußbetrag dem Inhaber des Reverses ohne Legitimationsprüfung ausgezahlt worden war.

Auf dem hier vorgezeichneten Wege wandelte die Postverwaltung im Jahre 1878 das Vorschußwesen endgültig in das Nachnahmewesen um, das im allgemeinen noch heute die ihm 1878 gegebenen Betriebsformen hat.

Reichsgerichtsentscheidung wegen Schadensersatzes für einen Betriebsunfall.

Der Briefträger O. in M. glitt am 2. Januar 1908 auf seinem Bestellgang in der Durchfahrt des der K. Aktiengesellschaft gehörenden Hauses Sandstr. 20, das von einem früheren Gendarmerie-Wachtmeister W. verwaltet wurde, auf einer mit Schnee bedeckten geriffelten Eisenplatte aus, stürzte und trug neben mehreren Quetschungen infolge der Erschütterung beim Falle ein Nervenleiden davon. Der Unfallverletzte unterzog sich auf ärztlichen Rat einer Badekur in L., wodurch 316 ℳ 90 Pf. Kosten entstanden sind.

Bei der Untersuchung des Unfalls durch die Ober-Postdirektion in O. wurde festgestellt, daß in M. am 2. Januar 1908 vom frühesten Morgen an heftiges Schneetreiben geherrscht hatte, wobei der Schnee durch die offene Haustür ungehindert auf die Unfallstelle gelangen konnte, und daß nichts geschehen war, um ein Vereisen der Eisenplatte zu verhindern oder sie abzustumpfen. Ferner kam zur Sprache, daß der mit der Beaufsichtigung des Hauses beauftragte Hausverwalter gleichzeitig die Aufsicht über etwa fünfzig Arbeiterwohnhäuser der Aktiengesellschaft zu führen hatte, und daß ähnliche Unfälle an derselben Stelle schon mehrmals vorgekommen waren. Infolgedessen kam die Ober-Postdirektion zu der Überzeugung, daß der Unfall des O. durch die Fahrlässigkeit der Hauseigentümerin, der K. Aktiengesellschaft, herbeigeführt worden sei, da diese ihrer Verpflichtung, den Hauseingang in einen ungefährlichen Zustand zu versetzen und ihn darin zu erhalten, nicht nachgekommen sei. Demgegenüber vertrat die Aktiengesellschaft den Standpunkt, daß ein Verschulden ihrerseits nicht vorliege, weil sie einen Hausverwalter angestellt habe, der sich täglich überzeuge, daß die seiner Obhut anvertrauten Hausgrundstücke morgens gründlich gereinigt würden. Auch liege eigenes Verschulden des Briefträgers O. vor. Er habe das Vorhandensein der Eisenplatte von früheren Bestellgängen gekannt und hätte deshalb vorsichtiger gehen müssen, zumal er offenbar Schneeklumpen an den Stiefelabsätzen gehabt habe.

Da die Aktiengesellschaft die Erstattung der Kosten des Heilverfahrens ablehnte, beschritt die Ober-Postdirektion, nachdem sie sich die Ansprüche des O. gegen die Hauseigentümerin in Höhe der vorschußweise auf die Reichskasse übernommenen Kurkosten hatte abtreten lassen, gegen die Aktiengesellschaft den Klageweg. Vor dem Gericht erster Instanz, dem Landgericht in B., erzielte sie ein obsiegendes Erkenntnis. Das Landgericht verurteilte die Beklagte unterm 22. Januar 1910, die verauslagten Kurkosten nebst 4 v. H. Zinsen vom Tage der Zustellung der Klage ab zu erstatten. Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes von allgemeinerem Interesse.

> »... Daß O. als amtlich bestellter Briefträger das Haus befugt betreten hat, bedarf keiner Ausführung. Er durfte erwarten, daß für seine Sicherheit im Hause ebenso wie für die aller Mieter genügend gesorgt wäre. Die Beklagte verlangt zuviel, wenn sie einem Briefträger zur Zeit der gerichtskundig allerstärksten Belastung im ganzen Jahre, nämlich zu Neujahr, zumutet, bei der Abgabe jedes einzelnen Briefes in Dutzenden von Häusern auch noch auf jeden Schritt zu achten, den er in jedem dieser Häuser tut. Er muß sich darauf verlassen können, daß er bei eigener verkehrsüblicher Sorgfalt in den Häusern sicher schreitet. Diese verkehrsübliche Sorgfalt hatte O. nach seinem eidlichen Zeugnisse beobachtet, indem er beim Betreten des Hausflurs seine Stiefel abklopfte. ...«

Die Tätigkeit des Hausverwalters erörtert das Gericht wie folgt.

»Der Hausverwalter W. hatte zur Zeit des Unfalls etwa fünfzig Arbeiterwohnhäuser der Beklagten allein zu beaufsichtigen. Es liegt auf der Hand, daß bei dieser Menge von Häusern ein einziger Verwalter auf das einzelne Haus nicht mehr die Sorgfalt verwenden kann, die erforderlich ist, jede Gefährdung von den Einwohnern und denen, die die Häuser sonst betreten, fern zu halten. Es genügt nicht, daß der Hausverwalter, wie er es getan zu haben bekundet, den Mietern Sand in die Höfe fahren läßt und es ihnen überläßt, ob sie nachher diesen Sand zum Bestreuen glatter Stellen verwenden; es genügt ferner nicht, daß er für den ganzen Winter zwei Arbeiter anstellt und ihnen den Auftrag erteilt, die Bürgersteige und die offenen Durchfahrten der Häuser, so auch des Hauses Sandstr. 20. zu reinigen und zu bestreuen, und daß er dann nur gelegentlich nachsieht, wie er es bekundet hat.

... Die Beklagte aber hat den W. niemals daraufhin beobachten lassen, ob er seine Obliegenheiten auch gehörig erfüllt. Sie hat also ihre nach § 831 B.G.B. ihr obliegende Pflicht der Aufsicht in verkehrswidriger Weise verletzt. ...«

Gegen das Urteil des Landgerichts legte die Beklagte Berufung ein und hatte damit zunächst den Erfolg, daß das Berufungsgericht, der 4. Zivilsenat des Oberlandesgerichts in B., unterm 27. Dezember 1910 die Ober-Postdirektion mit ihrer Klage abwies. Das Berufungsgericht ging bei seiner Entscheidung davon aus, daß die Beklagte bei Auswahl des Hausverwalters die im Verkehr übliche Sorgfalt beobachtet habe, da dieser als früherer Gendarmerie-Wachtmeister für den Posten besonders geeignet sei, daß ferner die Eisenplatte, wenn Winterglätte nicht in Betracht komme, infolge ihrer Beschaffenheit als gefährliche Anlage nicht angesehen werden könne, weshalb der Beklagten aus dem Belassen der Platte in der Durchfahrt ein Verschulden nicht zur Last falle. Weiter hielt das Gericht trotz der großen Anzahl der zu überwachenden Häuser bei deren geschlossener Lage es für ausreichend, wenn der Verwalter zwei bis drei Hilfskräfte zur Reinigung der Bürgersteige und Durchfahrten beschäftigte. Auch der Ansicht des Landgerichts, die Beklagte habe es an Überwachung der Tätigkeit des Hausverwalters fehlen lassen, trat das Berufungsgericht nicht bei, vielmehr entschied es, bei der Bedeutung des Unternehmens der Beklagten könne ohne weiteres angenommen werden, daß diese die Tätigkeit des W. unter Aufsicht gehalten habe. Das Gericht ging sogar noch weiter, indem es erklärte, selbst das Fehlen einer Aufsicht und einer besonderen Anordnung könne die Haftpflicht noch nicht begründen, da sich die Anordnung mit Rücksicht darauf, daß es sich um eine Durchfahrt handele, nicht auf das Geschlossenhalten des Haustors, sondern nur auf die Reinigung der Durchfahrt und insbesondere der Eisenplatte habe erstrecken können. Eine auf besonderer Anordnung beruhende Reinigung habe aber vor der neunten Morgenstunde, in der sich der Unfall ereignet habe, mit Rücksicht auf die regelmäßige Reinigung am Morgen nicht in Frage kommen können. Es sei deshalb nicht ersichtlich, daß der Unfall des O. vermieden worden wäre, wenn eine Aufsichtsperson besondere Anordnungen getroffen hätte.

Schon in der Berufungsinstanz hatte die Ober-Postdirektion, weil die Beseitigung der bei O. bestehenden Unfallfolgen inzwischen neue Kosten verursacht hatte und die Versetzung des O. in den Ruhestand hatte in Aussicht genommen werden müssen, im Wege der Anschlußberufung die ursprüngliche Klage dahin erweitert, daß die Beklagte verpflichtet sei, der Ober-Postdirektion alle Beträge zu ersetzen, die sie infolge des Unfalls weiter aufgewendet

habe oder noch aufwenden müsse. Da nunmehr nach der Höhe des Streitwerts Revision zulässig war, machte die Ober-Postdirektion von diesem Rechtsmittel Gebrauch und erreichte, daß das Reichsgericht, 4. Zivilsenat, durch Erkenntnis vom 30. November 1911 das Berufungsurteil aufhob und die Sache zu anderweitiger Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht, und zwar an den 8. Zivilsenat, zurückverwies. Aus den Entscheidungsgründen des Erkenntnisses des Reichsgerichts ist folgendes bemerkenswert:

»Die Annahme des Berufungsgerichts, daß die in Rede stehende Eisenplatte an sich eine gefährliche Anlage nicht darstelle und ihr Bestehenlassen den Vertretern der Beklagten als Verschulden nicht angerechnet werden könne, ist nicht für rechtsirrtümlich zu erachten und steht auch nicht mit dem Ergebnisse der Beweisaufnahme in Widerspruch. Es mag sein, daß eine andere Riffelung, etwa in Längs- und Querlinien zweckmäßiger wäre und mehr Sicherheit vor Gefahren bieten würde, als die Längsriffelung, mit der die Platte ausgestattet ist; daß aber eine Einrichtung ihre Mängel und Unvollkommenheiten hat und durch eine bessere ersetzt werden könnte, macht ihr Bestehenlassen, nachdem sie einmal bei Herstellung der Anlage in dieser Weise angebracht wurde, noch nicht zu einer schuldhaften Handlung. Es kann einem Hauseigentümer nicht zugemutet werden, fortwährend Änderungen zu treffen und einmal geschaffene Anlagen zu beseitigen, weil es bessere gibt.

Die Eisenplatte in dem Hausflure des Arbeiterwohnhauses der Beklagten war aber, wie der Augenschein und die dazu aufgenommene Zeichnung lehren, ganz unmittelbar vor der Tür zu einer Wohnung des Erdgeschosses und vor der zu den Obergeschossen führenden Haustreppe angebracht. Deshalb mußte für eine regelmäßige gehörige Säuberung der Platte von Eis und durch die offene Torfahrt in den Flur gewehtem Schnee, die durch sich bildende Glätte die Platte gefährlich machten, gesorgt werden. Hier ist nun die Annahme des Berufungsgerichts, daß morgens in der neunten Stunde noch nicht habe gesäubert sein müssen, nicht zu billigen. Wenn einer Stadtgemeinde die Säuberung der Bürgersteige und der Straßenübergänge von Schnee und Eis obliegt, so wird ihr ein gewisser Spielraum an Zeit für die Vornahme dieser Arbeit allerdings gelassen werden müssen, daß sie sich auch bis in die neunte Tagesstunde unter Umständen erstrecken kann, weil sie regelmäßig nicht so viel Arbeiter zur Verfügung halten kann, um in allen Straßen gleichzeitig und rechtzeitig das Reinigungsgeschäft zu vollenden. Ein anderer Maßstab muß aber angelegt werden, wenn die Säuberung den Straßenanliegern obliegt; die Hausbesitzer sind regelmäßig in der Lage, die verhältnismäßig kleine Fläche des Bürgersteigs vor ihrem Hause bis zum Beginne des allgemeinen Verkehrs auf der Straße in Ordnung zu bringen. Das Gleiche gilt noch mehr für die Herstellung der Verkehrsicherheit im Inneren der Häuser. Der Eigentümer eines Miethauses oder im gegebenen Falle eines für die Arbeiter seines industriellen Betriebs errichteten Wohnhauses, in dem der Verkehr frühzeitig einsetzt, muß dafür sorgen, daß der Beginn dieses Verkehrs am Morgen die dem allgemeinen Verkehr der Hausbewohner dienenden Räume, so insbesondere den Hausflur, in verkehrsicherem Zustande vorfindet. Dazu gehört für das einzelne Haus nur ein geringes Dienstpersonal; jeder Hausbesitzer ist zur rechtzeitigen Säuberung des Hausflurs in der Lage. Wenn die Be-

klagte die Reinigung einer ganzen Reihe von Arbeiterwohnhäusern durch zwei oder drei dem Hausverwalter zur Verfügung gestellte Arbeiter besorgen läßt, so wird diese Zahl von Arbeitskräften vielleicht zu gering sein, um der Aufgabe Herr zu werden. Dann wird der Eigentümer für ein Mehr an Arbeitskräften sorgen müssen. Jedenfalls darf im Hausinneren verlangt werden, daß die Reinigung des Flures von Schnee und Eis nicht bis zur neunten Morgenstunde aufgeschoben wird. Wie oft sie im Laufe des Tages etwa erneuert werden muß, wenn Schnee in den Hausflur hineingeweht wird, wird von den Umständen abhängen. Ein beständiges Nachreinigen ist freilich nicht möglich und nicht zu verlangen. Das Berufungsgericht hat aber im gegebenen Falle gar nicht festgestellt, daß am Morgen des Unfalltags von den dazu bestellten Arbeitern schon eine Reinigung des fraglichen Hausflurs vorgenommen worden sei, so daß nur eine Nachreinigung in Frage gekommen wäre. Wenn bei Schneewetter aber das Hereinwehen des Schnees durch das offen gehaltene Haustor so andauernd und stark war, daß alle Reinigungsmaßregeln nichts halfen, so hätte sich zur Herstellung der Verkehrsicherheit in dem Hause die Notwendigkeit einer zeitweiligen Schließung des Haustors ergeben, die die Gefahr beseitigt haben würde.

Das Berufungsgericht nimmt nun ferner, ohne auf die Frage, ob tatsächlich eine gehörige Aufsicht von den Vertretern der Beklagten oder durch die von diesen angestellten Aufsichtspersonen ausgeübt worden ist, einzugehen, an, daß sich die gehörige Aufsicht bei einer so großen Verwaltung, wie die Beklagte sie darstellt, von selbst verstehe. Diese allgemeine Erwägung kann weder vom Standpunkte des § 823, noch von dem des § 831 B.G.B. im gegebenen Falle genügen, die Entscheidung zu tragen. Das Berufungsgericht stellt fest, daß der von der Beklagten bestellte Hausverwalter W., ein ehemaliger Gendarmerie-Wachtmeister, für den Posten als besonders geeignet angesehen werden dürfte. Das mag an sich und für die Zeit der Anstellung des Hausverwalters zutreffen. Der Sorgfaltsbeweis des § 831 B.G.B. hat sich aber auch auf die Zeit zu erstrecken, zu welcher die Verrichtung durch den Angestellten ausgeführt wurde, durch die ein Dritter widerrechtlich verletzt wurde. Wenn nun durch die Beweisaufnahme als dargetan zu erachten wäre, daß die auch vom Berufungsgericht erwähnten früheren Fälle eines Sturzes von Personen an derselben Stelle auf der Platte im Flur ihre Ursache darin hatten, daß für die Reinhaltung oder Reinigung des Flures von hereinwehendem oder hereingewehtem Schnee zu wenig Sorge aufgewendet wurde, dann würde nach § 831 B.G.B. gefragt werden müssen, ob nicht nunmehr für den Zeitpunkt des Unfalls der Beweis sorgfältiger Auswahl des Hausverwalters fehle, wie auch nach § 823 B.G.B. alsdann die Beklagte den Gegenbeweis zu führen haben würde, daß der ungeordnete Zustand ohne ihr Verschulden bestanden habe und nicht auf einen Mangel an Aufsicht ihrerseits zurückzuführen sei, daß sie vielmehr durch sorgfältige Instruktionen und gehörige Beaufsichtigung ihrer Ausführung das Ihrige zur Erhaltung der Verkehrsicherheit getan habe. Daß eine erforderliche Aufsicht überall und jederzeit tatsächlich ausgeübt wird, versteht sich weder in einer kleinen Privatwirtschaft noch in einem großen Betriebe von selbst. Nachlässigkeiten können überall vorkommen, zumal in Dingen, die für den Betrieb eines großen In-

dustrieunternehmens als Nebensache erscheinen. Deshalb ist überall eine Aufsicht erforderlich, und da sich das Maß dieser Aufsicht nach den konkreten Umständen richten muß (vgl. Jur. Wochenschrift 1909, S. 659, Nr. 10), muß auch der Beweis nach den konkreten Umständen geführt und kann nicht durch die allgemeine Betrachtung ersetzt werden, daß eine große Verwaltung selbstverständlich auch gute Aufsichtseinrichtungen getroffen habe. Es muß vielmehr dargetan werden, wie im gegebenen Falle die Aufsicht ausgeübt wurde. ...«

Diesen Ausführungen des Reichsgerichts schloß sich der 8. Zivilsenat des Berufungsgerichts in seinem Urteile vom 7. Mai 1912 an. Das Gericht erblickte eine Fahrlässigkeit der Beklagten darin, daß sie durch W. allein etwa fünfzig Häuser habe verwalten lassen. Ein einziger Verwalter habe auf das einzelne Haus nicht die Sorgfalt verwenden können, die erforderlich wäre, um jede Gefährdung von den Einwohnern und denen, die die Häuser beträten, fernzuhalten. Sodann sei der Beklagten als wesentliches Verschulden auszulegen, daß sie keinerlei Anordnungen getroffen hatte, bei Schneegestöber die Haustür zu schließen, um das Hineinwehen des Schnees zu verhüten oder aber die Glätte, die sich gebildet hatte, abzustumpfen. Demnach entschied das Gericht, daß der von der Ober-Postdirektion geltend gemachte Anspruch dem Grunde nach sowohl aus § 823 wie auch aus § 831 B.G.B. gerechtfertigt sei. Die in der Anschlußberufung erhobene Feststellungsklage wurde zwar aus formellen Gründen, weil sie in der vorliegenden Form eine Klageänderung darstelle, als unzulässig zurückgewiesen; da aber die Ansprüche des Reichsfiskus in dem inzwischen rechtskräftig gewordenen Urteil dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden sind, ist die erfolgreiche Verfechtung der weiteren Forderungen durch neue Klage nunmehr gewährleistet.

LITERATUR.

Handbuch zur Vorbereitung auf die Prüfungen der Postbeamten.[1]) Vierte Auflage, bearbeitet von den Posträten Schluckebier und Jentsch und vom Postdirektor Hartung. 804 Seiten. Geb. 18 ℳ. Leipzig. Verlag von S. Hirzel. 1912.

Handbücher, wie das vorliegende, können bei verständigem Gebrauche viel Nutzen stiften, insofern sie dem meist auf Selbstunterricht angewiesenen Prüfungsanwärter einen Umriß von dem verlangten Wissen und zugleich eine Anleitung für die Aneignung der nötigen Kenntnisse bieten. Zum Eindringen in die verschiedenen Wissensgebiete und zum gründlichen Durcharbeiten des Stoffes wird jedoch ein Zurückgehen auf die Quellen, namentlich auf die Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie und auf Lehrbücher, nicht zu umgehen sein.

Das Buch ist für die Postbeamten der mittleren Laufbahn (Assistenten- und Postsekretär-Prüfung) bestimmt. Die neue Auflage bringt gegen früher eine wesentliche Ergänzung: einem aus Fachkreisen laut gewordenen Wunsche gemäß sind darin neben den Prüfungsgegenständen aus der Telegraphie auch die auf dem Gebiete der Post bearbeitet worden. Das Gebotene ist klar und anschaulich geschrieben und ersichtlich von geschickten Händen ausgewählt. Auf S. 5 bedürfen einige Angaben über die obersten Reichs- und preußischen Staatsbehörden, auf S. 793 die über die deutsch-englischen Kabel der Ergänzung und Berichtigung.

[1] Vgl. Archiv 1906, S. 494.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 2. BERLIN, JANUAR. **1913.**

Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens im Jahre 1912.[1])

Von Postrat Heß in Oppeln.

(Vgl. die Aufsätze im Archiv 1910, S. 445 ff., 481 ff. und 521 ff., sowie 1912, S. 129 ff. und 161 ff.)

A. Ermäßigungen der Taxen und Gebühren, Erleichterungen in den Versendungsbedingungen und in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen.

1. Innerer Verkehr (Reichs-Postgebiet).

Das wichtigste Ereignis auf dem Gebiete des Postwesens im Jahre 1912 war die Fertigstellung des Entwurfs zu einem Postscheckgesetze, der dem Reichstag unterm 6. November zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorgelegt und von diesem alsbald in erster Lesung beraten worden ist. Auch die Reichstagskommission, der der Entwurf am Schlusse der ersten Lesung zur weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung überwiesen wurde, hat ihre Arbeiten noch im abgelaufenen Kalenderjahr aufgenommen. Die Vorlegung des Entwurfs gründet sich auf § 2 des Gesetzes vom 18. Mai 1908, betreffend die Feststellung eines zweiten Nachtrags zum Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1908, wonach die grundsätzlichen Vorschriften

[1]) Die Abkürzungen in den Anmerkungen bedeuten: »A.« = Amtsblatt des Reichs-Postamts, »A. V.« = Amtsblatt-Verfügung, »G. Vf.« = Generalverfügung des Reichs-Postamts, »Vf.« = Verfügung des Reichs-Postamts, »D. V. Z.« = Deutsche Verkehrs-Zeitung.

Daten, bei denen keine Jahreszahl angegeben ist, beziehen sich auf das Kalenderjahr 1912.

über den Postscheckverkehr auf dem Wege der Gesetzgebung erlassen werden sollen. Der Entwurf trägt in erster Linie dem in der Presse und sonst aus Interessentenkreisen lebhaft geäußerten Wunsche nach Wegfall der Zuschlagsgebühr Rechnung. Ferner sieht er, ebenfalls in Übereinstimmung mit den geäußerten Wünschen, den Frankierungszwang für Zahlkarten vor. Besondere Bestimmungen sind in den Entwurf aufgenommen worden über die Auskunftserteilung und die Haftpflicht der Postverwaltung im Postscheckverkehr; vorgesehen ist eine zweijährige Haftung. Im Verordnungswege sollen sodann die Stammeinlage auf 50 ℳ ermäßigt, die Zahlkarten bis zu jeder beliebigen Höhe zugelassen und der Meistbetrag für Schecks von 10 000 ℳ auf 20 000 ℳ erhöht werden.[1])

Hervorgehoben sei an dieser Stelle im weiteren, daß im Jahre 1912 zum ersten Male engere Beziehungen zwischen dem Postdienst und dem jüngsten Zweige des Verkehrswesens, der Luftschiffahrt, hergestellt worden sind. Nachdem bereits im Sommer während einer zu Wohltätigkeitszwecken in Frankfurt (Main) und Umgegend veranstalteten Postkartenwoche vorübergehend die Einlieferung von Ansichtspostkarten zur Beförderung mit Luftschiffen der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft zu Frankfurt (Main) — Zeppelin-Luftschiffe — und die Bedruckung dieser Karten mit einem besonderen Aufgabestempel »Flugpost am Rhein und Main« nachgegeben worden war[2]), hat die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bald darauf mit der genannten Luftschiffahrts-Gesellschaft feste Abmachungen über die Einrichtung von Postbetriebstellen an Bord der Zeppelin-Luftschiffe für die Annahme und Bearbeitung der von Mitfahrern der Luftschiffe während der Fahrt innerhalb des Reichs aufgelieferten gewöhnlichen Briefe und Postkarten getroffen.[3])

Im übrigen sind auf dem Gebiete des Postwesens im inneren Verkehr folgende Verbesserungen und Vereinfachungen eingetreten.

a. Ermäßigungen der Taxen und Gebühren, Erleichterungen in den Versendungsbedingungen.

An erster Stelle ist hier zu erwähnen die gegen Ende des Jahres im Verordnungswege (Änderung der Postordnung) verfügte Zulassung der zum Gebrauche von Blinden bestimmten Papiere mit erhabenen Punkten oder Buchstaben, sogenannter offener Blindenschriftsendungen, bis zum Gewichte von 3 kg unter den für Drucksachen geltenden allgemeinen Versendungsbedingungen gegen besondere ermäßigte Gebühren vom 1. Januar 1913 ab.[4]) Die Gebühren betragen bei Sendungen im Gewichte

	bis zu	50 g	einschließlich	3 Pf.,
über 50 g	- -	100 g	-	5 - ,
- 100 g	- -	1 kg	-	10 - ,
- 1 kg	- -	2 kg	-	20 - ,
- 2 kg	- -	3 kg	-	30 - .[4])

Durch diese Maßnahme wurde einem wiederholt im Reichstage geäußerten Wunsche Rechnung getragen. Die neue Vergünstigung soll sowohl auf Vervielfältigungen (Blindendruck) als auch auf Einzelausfertigungen (Blindenschrift) angewendet werden.[4])

---

[1]) D.V.Z., S. 499/500.
[2]) D.V.Z., S. 294/295.
[3]) A.V. 118 vom 21. August; D.V.Z., S. 575.
[4]) A.V. 197 vom 28. Dezember.

Die Verbilligung des Verkehrs zwischen benachbarten Postorten durch Einbeziehung neuer Orte in den sogenannten »Nachbarortsverkehr« hat 1912 weitere Fortschritte gemacht. Zu dem Verzeichnisse der Nachbar-Postorte sind im Berichtsjahre zwei Nachträge erschienen.[1])

Neu zugelassen wurde ferner im Februar die telegraphische Nachsendung gewöhnlicher Zahlungsanweisungen bis zum Betrage von 800 *M* auf ausdrückliches Verlangen des Ausstellers des Postschecks oder des Empfängers unter sinngemäßer Anwendung der Vorschriften über die telegraphische Nachsendung gewöhnlicher Postanweisungen[2]) und gegen Ende des Jahres die Einlieferung von Postkarten, die durch Zusammenkleben von zwei gleich großen Papierteilen hergestellt sind, sofern diese Karten in Form, Größe und Papierstärke nicht wesentlich von den durch die Post ausgegebenen Postkartenformularen abweichen und die beiden Teile der ganzen Fläche nach aufeinander geklebt sind.[3]) Für einen verhältnismäßig nur kleinen Kreis von Auflieferern wird es Bedeutung haben, daß auch die Versendung von Mehlwürmern in geschlossenen Briefen bis zum Gewichte von 250 g unter der Voraussetzung gestattet wurde, daß die Mehlwürmer in festen Behältnissen aus Holz o. dgl. verpackt sind, und daß bei derartigen Briefen eine deutliche Stempelung ohne Beschädigung des Inhalts möglich ist.[4]) Zulässig ist im weiteren seit Oktober, auf die Rückseite des Abschnitts der Postpaketadressen Zettel mit schriftlichen Mitteilungen aufzukleben.[5])

Eine Erleichterung erfuhr die Versendung von Pappepatronen mit der Post insofern, als deren Zulassung zur Postbeförderung neuerdings, in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, nicht mehr von einer Mindest-Wandstärke (bisher 0,7 mm), sondern ganz allgemein nur davon abhängig ist, daß die Beschaffenheit der Patronen ein Brechen der Pappe bei der Beförderung ausschließt.[6])

Zu erwähnen ist noch, daß der seit dem 1. Oktober 1911 eingeführte Brieftelegrammdienst (vgl. Archiv 1912, S. 130/131 und S. 193/195) durch Zulassung neuer Orte zu diesem Dienste — Kattowitz (Oberschl.), Konstanz und Memel — weiter ausgedehnt wurde.[7])

b. Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen.

Mehrere Erleichterungen bezweckten wiederum die Verbesserung des Postscheckdienstes und die Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

Seit Anfang Juli werden einzelne Zahlkartenformulare, wo ein Bedürfnis dazu vorliegt, außer durch die Postämter und Postagenturen auch durch die Posthilfstellen und die Landbriefträger unentgeltlich an das Publikum abgegeben.[8]) Im Juni wurde nachgegeben, daß Unfallentschädigungen und Invalidenbezüge für Heilanstalten, Ärzte usw.,

[1]) A. V. 55 und 138 vom 30. April und 28. September.

[2]) A. V. 21 vom 5. Februar.

[3]) Bescheid des Reichs-Postamts No. 5 vom 13. Dezember (A., S. 308); D. V. Z., S. 578.

[4]) D. V. Z., S. 493.

[5]) Bescheid des Reichs-Postamts No. 4 vom 24. Oktober (A., S. 261); D. V. Z., S. 482 und S. 502.

[6]) A. V. 163 vom 22. November; D. V. Z, S. 513.

[7]) A., S. 57, S. 189 und S. 303.

[8]) A. V. 97 vom 4. Juli; D. V. Z., S. 575

für die Anweisungen zu einmaligen Zahlungen in größerer Zahl eingehen, auf Antrag des Empfängers, ebenso wie sie schon seither im Reichsbankgiroweg überwiesen werden durften (Archiv 1912, S. 137), nunmehr auch dem Postscheckkonto des Empfängers gutgeschrieben werden können.[1]) Um dieselbe Zeit wurde die Neuerung getroffen, daß die jeweiligen Kurse, nach denen im internationalen Postgiroverkehr bei den Postscheckämtern die Überweisungen nach Wien, Budapest und der Schweiz umgerechnet werden, regelmäßig in den in Berlin erscheinenden »Hertelschen Cours-Berichten« veröffentlicht werden. Die Inhaber von Postscheckkonten sind hierdurch in die Lage versetzt worden, sich jederzeit über den Stand dieser Kurse zu unterrichten.[2]) Die Verbindung des Postscheckverkehrs mit dem Reichsbankgiroverkehr wurde weiter dadurch gefördert, daß am 1. Juli auch das Postscheckamt in Hannover der am Orte bestehenden Abrechnungstelle der Reichsbank beitrat.[3]) Nunmehr gehören sieben Postscheckämter — in Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover und Leipzig (vgl. Archiv 1912, S. 135) — den örtlichen Abrechnungstellen der Reichsbank als Mitglieder an. Von Bedeutung war auch, daß die Zahl der Verkehrsämter, die ein Postscheckkonto unterhalten, um etwa 150 vermehrt worden ist. Anfang August waren an den Postscheckverkehr außer der General-Postkasse 40 Ober-Postkassen, 600 Postämter I, 81 Telegraphenämter, 11 Fernsprechämter, 123 Postämter II, 10 Stadtpostämter und 81 Postämter III, insgesamt 947 Postkassen, angeschlossen.[4]) Gegen Ende des Jahres 1912 wurden noch folgende Erleichterungen eingeführt. Postanweisungen und Zahlkarten, die bei Postämtern ohne Giroverkehr mit Schecks eingeliefert werden, sind jetzt ohne Verzeichnis anzunehmen. Die von Sparkassen der Kreise sowie der Stadt- und Landgemeinden aufgelieferten, mit Scheck beglichenen Postanweisungen und Zahlkarten können abgesandt werden, ohne daß die Gutschrift bei der Reichsbank abgewartet wird, wenn die genannten Kassen einen dahingehenden schriftlichen Antrag stellen und die für derartige Fälle von Behörden in Anspruch genommenen einfachen Bedingungen (Archiv 1912, S. 135, und 1910, S. 454) erfüllen. Schließlich wurde angeordnet, daß angenommene Schecks, wenn dies ohne besondere Kosten möglich ist, den Bezogenen durch besondere Boten zum Umtausche gegen rote Reichsbankschecks vorzulegen sind, und daß die Gutschrift der Beträge durch die Reichsbankanstalten mit tunlichster Beschleunigung herbeizuführen ist.[5])

Eine nach verschiedenen Richtungen bemerkenswerte Ergänzung erfuhren auch die Bestimmungen für einen anderen noch jungen Dienstzweig der Post, den Postprotestdienst. U. a. ist bestimmt worden, daß besondere Gänge, die zur Protestaufnahme nach dem Landbestellbezirk ausgeführt werden müssen, als Eilbestellgänge zu behandeln und die dabei entstehenden Kosten auf die Postkasse zu übernehmen sind. Ferner ist zur Beseitigung von Unsicherheiten in Fällen, in denen der Zahlungspflichtige nach der Protestaufnahme noch Zahlung anbietet, angeordnet worden, daß der Wechsel ausgehändigt werden darf, sofern der Zahlungspflichtige bereit ist, die Wechselsumme, die Protestkosten einschließlich der Stempelgebühren sowie 6 v. H. jährliche

---

1) A. V. 77 vom 2. Juni; D. V. Z., S. 295.
2) D. V. Z., S. 334.
3) D. V. Z., S. 324.
4) D. V. Z., S. 359.
5) G. Vf. 27 vom 21. November.

Zinsen vom Verfalltag an und eine Provision von $^1/_3$ v. H. der Wechselsumme zu entrichten. Dabei ist das Porto nicht zu erheben, wenn der Wechselschuldner Wechsel und Protesturkunde kurzer Hand in Empfang nimmt.[1])

Ein sehr wertvolles Zugeständnis wurde gegen Ende des vergangenen Jahres den Auflieferern von Postnachnahmesendungen durch Aufnahme einer neuen Bestimmung in die Postordnung gemacht, wonach die Postverwaltung bei Einschreib- und Wertsendungen sowie gewöhnlichen Paketen mit Nachnahme, deren Aushändigung erfolgt, ohne daß der Nachnahmebetrag ordnungsmäßig eingezogen worden ist, dem Absender, vorbehaltlich der Abtretung seines Anspruchs gegen den Empfänger, für den entstandenen unmittelbaren Schaden bis zum Betrage der Nachnahme Ersatz leistet[2]), während bisher daran festgehalten wurde[3]), daß dem Absender in derartigen Fällen ein Anspruch nur in gleicher Höhe zustehe, wie er ihn beim Verluste der Sendung hätte geltend machen können. Die Neuerung verdankt ihre Entstehung einer Eingabe des deutschen Handelstags an den Reichstag, die zu eingehenden Verhandlungen über den Gegenstand in der Petitionskommission des Reichstags führte.[4])

Im Postzeitungsdienste sind folgende Vereinfachungen eingetreten. Seit dem 1. Juli findet die Weiterüberweisung unbestellbarer Zeitungsexemplare für gewonnene Bezieher sowie unbestellbarer Tausch- und Freiexemplare ohne Ansatz einer besonderen Gebühr auch dann statt, wenn die Unbestellbarkeit der Zeitung dadurch herbeigeführt wird, daß die Wohnung des Beziehers infolge einer seit dem letzten Zeitpunkte der Anmeldung eingetretenen Änderung in der Abgrenzung der Postbestellbezirke dem Bestellbezirk eines anderen Postorts zugeteilt worden ist, oder wenn die Weiterüberweisung im Verkehr zwischen Postämtern und den ihnen zugeteilten Postagenturen stattfindet.[5]) Für überwiesene Zeitungen, die am bisherigen Bezugsort abgeholt worden sind, am neuen dagegen durch das Bestellpersonal abgetragen werden sollen, wird seit kurzem das Bestellgeld, sofern die Überweisung für einen im voraus bestimmten Zeitraum geschieht (z. B. bei Erholungsreisen), nicht mehr für die Dauer der ganzen laufenden Bezugszeit, sondern nur für den bestimmten Zeitraum nach vollen Monaten erhoben; z. B. bei einer Überweisung auf die Zeit vom 3. Juli bis 10. August, nicht mehr für ein Vierteljahr, sondern nur für zwei Monate.[6]) Anträge auf Nachsendung von Zeitungen können neuerdings außer bei der bisherigen, auch bei der künftigen Absatz-Postanstalt angebracht werden.[6]) Seit dem 1. Januar 1913 wird ferner für Zeitungen und Zeitschriften mit vierteljährlicher Bezugszeit, deren Verleger Bestellungen für einen und zwei Monate zulassen, als Bezugspreis für zwei Monate allgemein das Doppelte des Einmonatspreises berechnet, während bisher besondere Bezugspreise hierfür verabredet wurden.[7])

Eine Verbesserung der Einlieferungsbedingungen von weitgehender Bedeutung besteht darin, daß die Reichs-Post- und Telegraphen-

---

1) D. V. Z., S. 391 ff.
2) A. V. 163 vom 12. November; D. V. Z., S. 513.
3) Vgl. Aschenborn: »Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches«, Berlin 1908, S. 102.
4) D. V. Z., S. 268.
5) A. V. 85 vom 18. Juni.
6) A. V. 186 vom 19. Dezember.
7) A. V. 155 vom 22. Oktober; D. V. Z., S. 483.

verwaltung, um den Wünschen der Handelswelt nach Einführung einer vereinfachten Frankierung für die von einem Absender in größerer Anzahl gleichzeitig eingelieferten Briefsendungen (Massenauflieferungen) Rechnung zu tragen, bei einzelnen Postämtern — und zwar zunächst bei den Postämtern in Berlin C2, SW11, SW68, Frankfurt (Main) 9 und Mannheim 2 — Maschinen aufgestellt hat, die gegen einfache Barfrankierung die Briefsendungen mit den Freimarken bekleben, die Marken zugleich entwerten und diese Marken und Sendungen automatisch zählen. Der Inbetriebnahme der Maschinen sind langwierige, sich auf mehrere Jahre erstreckende Versuche voraufgegangen. Die zur Barfrankierung bestimmten gewöhnlichen Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben oder Geschäftspapiere) müssen in Mengen von mindestens 500 Stück zum Frankosatze von 3, 5 oder 10 Pfennig gegen bare Entrichtung des Gesamtfrankobetrags zur Postbeförderung eingeliefert werden. Die Gegenstände einer Auflieferung dürfen nur einer Gattung angehören und müssen nach Gewicht, Frankosatz, Einlage, Verpackung usw. vollständig übereinstimmen und zur Abstempelung mit der Maschine geeignet sein. Ausgeschlossen von der Annahme zur Barfrankierung sind grundsätzlich nur Sendungen, die mehr als 40 cm lang, 30 cm breit oder 3 cm stark sind, ferner solche, die mit Blechklammern usw. verschlossen, mit Bindfaden umschnürt oder in bauschiger Form gefaltet sind, sowie Sendungen in Rollenform. Die Annahme der Sendungen erfolgt auf Grund von Anmeldescheinen, die bei den Aufgabe-Postanstalten unentgeltlich verabfolgt werden, und in denen Zahl, Gattung und Frankosatz der Sendungen anzugeben sind.[1])

Zu den Verbesserungen der Einlieferungsbedingungen zählt auch, daß die ursprünglich nur für Zahlkarten getroffene Bestimmung, wonach der Absender vorkommendenfalls auf das Fehlen seines Namens auf dem Abschnitt aufmerksam zu machen ist, Anfang 1912 sinngemäß auch auf Postanweisungen ausgedehnt wurde, auf deren Abschnitt sich der Absender nicht namhaft gemacht hat.[2]) Zu erwähnen ist ferner, daß die für die Bewohner des platten Landes wertvolle Einrichtung, gewöhnliche Pakete bis zum Gewichte von 5 kg nach dem Inland an Haltestellen ohne Postanstalt von den Postbegleitern der Neben- und Kleinbahnzüge in den Bahnposten annehmen, wiegen und bekleben zu lassen (Archiv 1910, S. 458), immer weitere Verbreitung gefunden hat. 1911 sind auf diese Weise bei 364 Neben- und Kleinbahnkursen insgesamt 264 887 Pakete behandelt worden.[3])

Der Postwertzeichenverbrauch erfuhr eine weitere Einschränkung durch Einbeziehung neuer Behörden in die bestehenden Vereinbarungen wegen Ablösung der Einzelfrankierung durch Portopauschsummen.[4]) Zur Erleichterung des Postwertzeicheneinkaufs trug die Aufstellung zahlreicher neuer Postwertzeichen-Automaten bei. Anfang 1912 waren im Reichs-Postgebiet insgesamt 874 derartige Automaten im Betriebe, die bis Ende 1911 81,5 Millionen Stück Postwertzeichen im Gesamtwerte von rund 5 Millionen Mark abgesetzt hatten. Davon entfielen allein auf Berlin (ohne Vororte) 117 Apparate mit rund 7 Millionen Stück, auf Hamburg 38 Apparate mit rund 4 Millionen Stück und auf Breslau, Frankfurt (Main) und Hannover 24, 9 und 6 Apparate mit je rund 3 Millionen Stück Postwertzeichen. Außer in den großen Verkehrsmittelpunkten haben die Postwertzeichen-Auto-

---

[1]) D. V. Z., S. 133/134 und S. 493.
[2]) A. V. 3 vom 4. Januar.
[3]) D. V. Z., S. 350.
[4]) A. V. 116, 159 und 191 vom 20. August, 1. November und 20. Dezember.

maten neuerdings auch in mittleren und kleineren Städten Verwendung gefunden.[1])

Hinsichtlich der Aushändigung der Postsendungen bedarf die im Interesse des Tierschutzes erlassene Anordnung der Erwähnung, daß Sendungen mit lebenden Tieren, für die der Absender die Eilbestellung nicht vorgeschrieben hat, gleichwohl dem Empfänger sobald als möglich zuzustellen sind, und zwar, wenn an den Eingang der Sendung eine Paketbestellung nicht unmittelbar anschließt, unter Umständen nach vorheriger kostenloser Benachrichtigung des Empfängers mittels Fernsprechers usw. durch Eilboten.[2])

Für die Abholer von Postsendungen ist schließlich von Bedeutung, daß die Postämter, um dem Publikum unnötige Gänge zu den Steuerbehörden und Stempelverteilern zu ersparen, gegen Ende des Jahres ermächtigt wurden, von der ihnen durch die A.-B. zum Preußischen Stempelsteuergesetze vom $\frac{\text{31. Juli 1895}}{\text{26. Juni 1909}}$ erteilten Befugnis fortan Gebrauch zu machen, wonach sie die tarifmäßigen Stempel auf Postvollmachten selbst verwenden und entwerten dürfen.[3])

2. Wechselverkehr.

Eine wesentliche Verbesserung der für den deutschen Wechselverkehr bestehenden Einrichtungen ergab sich daraus, daß vom 1. Mai ab die Vorausbezahlung der Bestellgebühren für Postanweisungen, Pakete und Wertsendungen, die im Reichs-Postgebiete schon seit langer Zeit gestattet ist, auch für den Verkehr mit Bayern und Württemberg zugelassen wurde.[4]) Bald darauf erfolgte die Ausdehnung dieses Verfahrens auch auf die Bestellgebühren für Zahlungsanweisungen im Verkehr mit Bayern und Württemberg.[5]) Ferner fand die vereinfachte Berechnung des Zeitungsbezugspreises für zwei Monate gleichzeitig mit ihrer Einführung im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets (s. A 1 b, S. 37) auch auf den Verkehr mit Bayern und Württemberg Anwendung.[6]) Eine Erleichterung bedeutete im weiteren, daß mit Dienstmarken der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung[7]) frankierte Sendungen, die im inneren bayerischen Verkehr bis zum Gewichte von 500 g als Briefe aufgeliefert werden können, und zwar unter Verrechnung eines Frankos von 30 Pf. für Sendungen im Gewichte von mehr als 250 bis 500 g, seit Mai 1912 im Falle einer etwaigen Nachsendung in das Reichs-Postgebiet auch dann, wenn sie das Gewicht von 250 g überschreiten, nicht mehr als unbestellbar behandelt, sondern dem Empfänger zugestellt werden, sofern dieser bereit ist, den Unterschied zwischen dem Paketporto nebst dem etwaigen Bestellgeld und dem auf der Sendung verrechneten Franko zu bezahlen.[8])

Im außerdeutschen Wechselverkehr wurde nachgegeben, daß den Drucksachensendungen im Verkehr mit Österreich seit dem 1. Mai und

---

[1]) D. V. Z., S. 268.
[2]) D. V. Z. S. 23.
[3]) A. V. 185 vom 18. Dezember.
[4]) A. V. 47 vom 19. April; D. V. Z., S. 575.
[5]) A. V. 69 vom 21. Mai.
[6]) A. V. 155 vom 22. Oktober; D. V. Z., S. 483.
[7]) Statt der besonderen Eisenbahndienstmarken werden seit dem 1. Juli 1912 die gewöhnlichen bayerischen Postwertzeichen mit eingelochtem E verwendet.
[8]) A. V. 63 vom 11. Mai.

im Verkehr mit Bosnien-Herzegowina sowie mit Ungarn seit Anfang Juli frankierte Karten (Postkarten, Postanweisungen, Kartenbriefe, Bücherzettel usw.) beigefügt werden dürfen, soweit diese Karten mit gedruckter Aufschrift oder gedrucktem Texte versehen sind und im übrigen den Bedingungen für Drucksachen entsprechen.[1]) Eine Erleichterung in den Versendungsbedingungen trat ferner im Oktober ein durch Zulassung von Paketen mit Flüssigkeiten in leicht zerbrechlichen Gefäßen (Flaschen, Krügen usw.) in Wellpappeverpackung, und zwar sowohl im Verkehr mit Österreich wie auch bald darauf im Verkehr mit Bosnien-Herzegowina und Ungarn.[2]) Schließlich wurde gegen Ende des Jahres die Versendung von Postkarten aus zusammengeklebten Papierteilen gleichzeitig mit deren Zulassung im inneren deutschen Verkehr (s. oben A. 1a, S. 35) auch im Verkehr mit Österreich-Ungarn und Bosnien-Herzegowina gestattet.[3])

Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen im außerdeutschen Wechselverkehr ist zu erwähnen, daß seit dem 1. Oktober im Verkehr mit Österreich (nicht auch mit Ungarn) die durch Postauftrag oder Postnachnahme eingezogenen Beträge mittels Postanweisung auf ein Konto des Absenders im Aufgabeland (im Deutschen Reiche auch Postscheckkonto) überwiesen werden können[4]), sowie daß die in Deutschland ausgestellten Postausweiskarten, ebenso wie seit 1907 in Österreich und seit Anfang 1912 in Ungarn (vgl. Archiv 1910, S. 463, und 1912, S. 139/140), seit dem 1. Januar 1913 auch in Bosnien-Herzegowina bei der Aushändigung von Postsendungen als vollgültige Ausweispapiere angesehen werden.[5])

3. Verkehr mit den Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande sowie mit den im Auslande stationierten deutschen Kriegschiffen.

Im Postverkehr des Deutschen Reichs mit seinen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande sind 1912 folgende Erleichterungen eingetreten.

Neu zugelassen wurde Ende Juli die Versendung von Postfrachtstücken ohne Wertangabe bis zum Gewichte von 20 kg nach Tetuan unter den gleichen Bedingungen wie für Postfrachtstücke nach den übrigen deutschen Postanstalten in Marokko.[6]) Eine wesentliche Ermäßigung erfuhr im Juni die Versicherungsgebühr für die fremde Beförderungstrecke (außerhalb der deutschen Grenzen) bei Postfrachtstücken mit Wertangabe, die durch Vermittelung von Spediteuren mit deutschen Postdampfern über Bremen oder Hamburg abgesandt werden, und zwar im Verkehr mit den afrikanischen Schutzgebieten und mit dem Schutzgebiete Kiautschou von 1 ℳ 50 Pf. auf 1 ℳ für je 100 ℳ Wertangabe sowie im Verkehr mit den Marshall-Inseln (über Sydney) und mit Samoa von 2 ℳ auf 1 ℳ 50 Pf. für je 100 ℳ Wertangabe.[7]) Gleichzeitig fand eine Erhöhung des Meistbetrags der bei derartigen Paketen zulässigen Nachnahme im Verkehr mit Deutsch Ostafrika und mit Deutsch Südwestafrika von 250 ℳ auf 400 ℳ sowie im Verkehr mit Kiautschou von 300 ℳ auf 400 ℳ statt.[7])

---

[1]) A. V. 46, 86 und 96 vom 18. April, 18. Juni und 3. Juli.
[2]) A. V. 140 und 154 vom 2. und 23. Oktober.
[3]) Bescheid des Reichs-Postamts No. 5 vom 13. Dezember (A. S. 308); D.V. Z., S. 578.
[4]) A. V. 132 und 170 vom 21. September und 26. November.
[5]) A. V. 182 vom 11. Dezember; D. V. Z., S. 569.
[6]) A. V. 107 vom 29. Juli.
[7]) A., S. 155/156 (Berichtigung des Paketposttarifs).

Für Auflieferer, die einen regelmäßigen Postverkehr nach den Schutzgebieten unterhalten, werden die neuen »Post- und Telegraphennachrichten für das Publikum über die Versendungsbedingungen usw. nach den deutschen Schutzgebieten« von besonderem Werte sein, deren Herausgabe von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 1912 in die Wege geleitet wurde, und die erstmalig in kurzem erscheinen werden. Künftig sollen diese Nachrichten alljährlich nach dem Stande vom 1. Januar neu herausgegeben werden.[1])

Im Verkehr mit den Kassen und Besatzungen der deutschen Kriegschiffe dürfen seit Anfang 1912 zur Übermittelung von Geldbeträgen außer Postanweisungen auch Zahlkarten und Postschecks (Zahlungsanweisungen) benutzt werden. Den Austausch mit den im Auslande befindlichen Kriegschiffen vermittelt, ebenso wie den Austausch der Postanweisungen, das Marine-Postbureau in Berlin.[2])

4. Sonstiger Auslandsverkehr.

Im Postverkehr mit dem Auslande sind wiederum neben mehrfachen unmittelbaren Ermäßigungen der Taxen und Gebührensätze namentlich zahlreiche Erleichterungen in den Versendungsbedingungen eingetreten.

Neu zugelassen wurden:

das Verlangen der Eilbestellung für Briefsendungen im Verkehr mit den Postanstalten des Südafrikanischen Bundes (Kapland, Natal, Oranjefreistaat, Transvaal), jedoch unter Beschränkung auf Sendungen nach Orten, in denen ein Telegrammbestelldienst ausgeführt wird — im Februar —[3]) und im Verkehr mit Französisch Indochina — im Juni —[4]) sowie für Postfrachtstücke im Verkehr mit Belgien — im April[5]);

die Versendung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe bis zum Betrage von 8000 ℳ im Verkehr mit Äthiopien vom 1. August ab[6]) und bald darauf im Verkehr mit der französischen Kolonie Ober-Senegal und Niger[7]);

die Einlieferung von telegraphischen Postanweisungen im Verkehr mit der italienischen Postanstalt in Tripolis (Afrika) im Juni[8]);

die Versendung unter Wertangabe (bis zum Betrage von 800 ℳ) bei Postpaketen im Verkehr mit Bulgarien vom 1. Juni ab[9]);

die Belastung mit Nachnahme bei Postfrachtstücken im Verkehr mit Manila (Philippinen), Porto Rico und Venezuela bis zum Höchstbetrage von 150 ℳ und im Verkehr mit Algerien (unter Beschränkung auf Postfrachtstücke bis zum Gewichte von 5 kg) sowie mit Havana (Cuba) und mit Peru bis zum Höchstbetrage von 400 ℳ im Juni[10]) und

---

[1]) D. V. Z., S. 453.
[2]) A. V. 14 vom 27. Januar; D. V. Z., S. 575.
[3]) A., S. 39 (Berichtigung des Briefposttarifs).
[4]) A., S. 123 (Berichtigung des Briefposttarifs).
[5]) A. V. 41 vom 15. April.
[6]) A. V. 105 vom 25. Juli.
[7]) A., S. 195 (Berichtigung des Briefposttarifs).
[8]) A. V. 89 vom 20. Juni.
[9]) A. V. 67 vom 18. Mai.
[10]) A., S. 155 ff. (Berichtigung des Paketposttarifs).

der Austausch von Antwortscheinen im Verkehr mit Französisch Indien (französische Postanstalten) — im April[1]) und im Verkehr mit der Argentinischen Republik — im Mai.[2])

Daneben sind noch folgende Vereinfachungen zur Erleichterung des Austausches von Postpaketen und Postfrachtstücken im Verkehr mit fremden Ländern zu verzeichnen.

Im europäischen Verkehr wurde Mitte Juli nachgegeben, daß zur Versendung von mehreren zu einer Begleitadresse gehörenden Paketen nach Rußland und weiterhin die diesen Paketen beizugebenden Zollinhaltserklärungen alle zu einer Begleitadresse gehörenden Pakete umfassen dürfen.[3]) Seit dem 1. Oktober werden ferner zunächst versuchsweise Postpakete aus den Niederlanden nach dem Deutschen Reiche auf deutschem Gebiet als dringend behandelt, wenn sie und die zugehörenden Paketadressen von dem Absender mit einem farbigen Zettel beklebt worden sind, der in schwarzem Drucke oder in deutlicher schwarzer Schrift die Angabe »dringend« trägt. Die Gebühr von 1 ℳ wird dabei von der deutschen Grenz-Eingangs-Postanstalt als Porto angesetzt und vom Empfänger eingezogen.[4])

Aus den Verbesserungen im außereuropäischen Verkehr sei besonders hervorgehoben, daß bei gewöhnlichen Postpaketen nach den Vereinigten Staaten von Amerika die bisherige Beschränkung, wonach der Wert des Inhalts jedes Pakets den Betrag von 80 Dollars (336 ℳ) nicht übersteigen durfte, seit dem 1. September weggefallen ist. Seit diesem Zeitpunkte dürfen gewöhnliche Postpakete dahin mit Inhalt von beliebig hohem Werte unter der Bedingung versandt werden, daß den Paketen mit Inhalt im Werte von mehr als 100 Dollars (420 ℳ) Rechnungen beigefügt sind, die von einem Konsul der Vereinigten Staaten bescheinigt sein müssen. Postpakete mit eigentlicher Wertangabe sind allerdings nach wie vor unzulässig.[5]) Vom 1. April ab wurde ferner das Porto für Postpakete über 3 kg nach Cuba um 40 Pf. und für Postpakete über 1 bis 5 kg nach den dänischen und niederländischen Antillen um je 80 Pf. herabgesetzt.[6]) Seit dem 1. Mai können Postpakete nach Peru auch zur Beförderung auf dem Leitweg über Hamburg und Colon-Panama angenommen werden.[7]) Die Portosätze für Postpakete über 1 bis 5 kg wurden außerdem ermäßigt um je 60 Pf. bei Paketen nach Columbien, Ecuador, Nicaragua, Panama und Venezuela vom 1. Oktober 1912 ab[8]) sowie nach Peru auf dem neu eröffneten Leitweg über Colon-Panama vom 1. Januar 1913 ab[9]) und um je 20 Pf. bei Paketen nach Costa Rica und Mexiko vom 1. Oktober 1912 ab[8]) sowie nach Salvador auf dem Leitweg über Mexiko vom 1. Januar 1913 ab.[9]) Ein neues Abkommen über den Austausch von Postpaketen ohne Wertangabe kam Ende 1912 mit der Republik Haiti zustande, und zwar unter Festsetzung des Frankos für ein Paket bis zum Gewichte von 5 kg auf 1 ℳ 60 Pf., während bisher für Postfrachtstücke bis zum Gewichte von 5 kg dahin 7 ℳ 75 Pf. Beförderungsgebühren ab Hamburg zu zahlen gewesen

---

[1]) A., S. 90 (Berichtigung des Briefposttarifs).
[2]) A., S. 105 (Berichtigung des Briefposttarifs).
[3]) A. V. 103 vom 14. Juli.
[4]) A. V. 121 vom 9. September.
[5]) A. V. 111 vom 5. August; D. V. Z., S. 377.
[6]) A. V. 31 vom 19. März.
[7]) A. V. 45 vom 17. April.
[8]) A. V. 133 vom 21. September.
[9]) A. V. 176 vom 5. Dezember; D. V. Z., S. 569.

waren.[1]) Im übrigen fand im Juni in zahlreichen Verkehrsbeziehungen nach überseeischen Ländern eine Herabsetzung der Versicherungsgebühr für die fremde Beförderungsstrecke (außerhalb der deutschen Grenzen) bei solchen Postfrachtstücken mit Wertangabe statt, die mit deutschen Dampfern über Bremen oder Hamburg durch Vermittelung von Spediteuren abgesandt werden, und zwar teils von 2 ℳ auf 1 ℳ 50 Pf., teils von 1 ℳ 50 Pf. auf 1 ℳ und teils von 1 ℳ auf 75 Pf. für je 100 ℳ der Wertangabe.[2]) Gleichzeitig wurde der Meistbetrag der bei derartigen Paketen zulässigen Nachnahme erhöht im Verkehr mit Afghanistan, Britisch Betschuanaland und Zululand von 150 auf 250 ℳ, im Verkehr mit Uruguay von 150 auf 400 ℳ und im Verkehr mit der Argentinischen Republik, mit Britisch Ostafrika, Kapland, Natal, Panama und Zanzibar von 250 auf 400 ℳ.[2])

Von Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen im Verkehr mit dem Ausland ist zu erwähnen, daß der Geltungsbereich der im Deutschen Reiche ausgestellten Postausweiskarten vom 1. Oktober ab auf die Niederlande ausgedehnt wurde[3]), und daß in die vereinfachte Berechnung des Zeitungsbezugspreises für zwei Monate gleichzeitig mit deren Einführung im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets und im Deutschen Wechselverkehr (s. A 1 b, S. 37 und A 2, S. 39) auch auf die in schwedischer Sprache erscheinenden Zeitungen angewendet wurde[4]), sowie ferner, daß seit Ende September zu Nachfrageschreiben wegen Postanweisungen nach dem Ausland allgemein das entsprechend geänderte Formular A 4 c (Nachfrage wegen einer Einschreib- oder Wertsendung oder einer Postanweisung) verwendet wird.[5]) (Schluß folgt.)

Die Reichspost beim Einbruch der Franzosen in das Reich. 1792 bis 1793.

Nach archivalischen Quellen bearbeitet von **Sautter**,
Ober- und Geh. Postrat a. D. in Berlin.

(Fortsetzung.)

Über die Beschlagnahme der Posteinnahmen in Mainz und Frankfurt berichtete der Fürst von Thurn und Taxis unmittelbar an den Kaiser, wobei er hervorhob, wie sehr die Maßnahme des französischen Generals mit der von ihm soeben erst für das Reichspostwesen erteilten »Sauve-garde« in Widerspruch stehe.

Die General-Postdirektion in Regensburg gab nunmehr dem Ober-Postmeister v. Vrints den Auftrag, wegen Niederschlagung der Brandschatzungen mit dem General Custine persönlich in Benehmen zu treten, wobei sie in völliger Verkennung von Custines Charakter bemerkte, dieser sei ein billig denkender Mann Sie wies auch darauf hin, daß Vrints persönliche Beziehungen zum Sohne Custines

---

[1]) A. V. 188 vom 20. Dezember; D. V. Z., S. 553 und S. 578.
[2]) A., S. 155 ff. (Berichtigung des Paketposttarifs).
[3]) A. V. 130 vom 19. September.
[4]) A. V. 155 vom 22. Oktober; D. V. Z., S. 483.
[5]) A. V. 136 vom 28. September.

habe, der vordem französischer Gesandter in Berlin gewesen sei. Man scheint in Regensburg der Meinung gewesen zu sein, daß man bei den französischen Gewalthabern durch Geldangebot etwas erreichen könne. Dafür sprach ja auch manches. Hatte doch z. B. der französische Feld-Postdirektor Clermont[1]), der sich seinen Kollegen von der Reichspost gegenüber freundlich und wohlwollend zeigte, in Frankfurt bei einer vertraulichen Unterredung die vielsagende Bemerkung fallen lassen, es wäre ein Leichtes, bei General Custine eine starke Herabsetzung der Brandschatzung zu erreichen, »man müsse es nur gut angreifen!«

Das konnte nicht wohl mißverstanden werden. Es wurde daher in die Anweisung für den Kommissar bei den Unterhandlungen mit den Franzosen der Hinweis eingeflochten: »Wenn Custine oder sein Sekretär Dr. Böhmer durch Geldangebot gewonnen werden können, dürfen ihnen beim Wegfall der Kontribution 200 Louis d'or versprochen werden.«

Diese Anweisung enthielt noch manches Interessante. So war darin gesagt, daß, falls die »Portosequestration« in Mainz und Frankfurt sich in die Länge ziehe, dafür gesorgt werden solle, daß in beiden Städten möglichst wenig Porto aufkomme. Briefe nach den beiden Städten sollten frankiert, Briefe aus ihnen möglichst unfrankiert abgesandt werden. Zu dem Ende sei ein Einverständnis mit der Kaufmannschaft herbeizuführen. Wenn diese schlaue Maßregel überall streng hätte durchgeführt werden können, würde die Einnahme der Postämter Mainz und Frankfurt zuletzt auf Null gesunken sein. Sie stieß aber bei der Geschäftswelt hier und da auf Schwierigkeiten. Der Ober-Postmeister Freiherr v. Kurtzrock in Hamburg berichtete, die Neuerung sei dem Publikum »etwas anstößig« vorgekommen, und am ersten Posttage habe man eine Verminderung der Korrespondenz für Frankfurt bemerkt. Das Reichs-Postamt Würzburg hob hervor, die Kaufleute hätten in bezug auf die Brieffrankierung untereinander das »reciprocum« ausgemacht, so daß der Würzburger Geschäftsmann, der einen Brief nach Frankfurt frankiert absende, die Antwort darauf franko erwarte, was aber nach der Verfügung der General-Direktion gerade nicht geschehen solle. Man werde sich trotzdem bemühen, den Weisungen der vorgesetzten Behörde durch Einwirkung auf das Publikum nachzukommen. Eine interessante Anweisung an seine nachgeordneten Dienststellen erließ aus diesem Anlaß das Reichs-Postamt Erfurt, indem es sich an die Vaterlandsliebe des Publikums wandte. Es heißt in dem Schreiben : »Zur Verminderung des Schadens, welcher der Aufrechterhaltung des Postwesens im Reich durch die unerwartete französische Vergewaltigung drohe, alles mögliche beizutragen, sei Pflicht der Postämter, als auch der biedere deutsche Patriotismus verbiete, den Feinden des Reichs deutsche Gelder zufließen zu lassen. Mithin sei Frankozwang für Briefe nach Frankfurt und allen übrigen von den Franzosen besetzten Orten nötig. Man sei von der patriotischen Gesinnung der deutschen Korrespondenten, welche bisher die Briefe bei der Aufgabe unbezahlt abzugeben gewohnt waren und sich dieses gemächlicher erachteten, versichert, daß eine solche Abänderung auf einige Zeit ihnen nicht mißfallen, sondern durch die dermaligen Zeitumstände als gerechtfertigt angesehen werde.«

---

[1]) v. Vrints nennt ihn in einem Berichte vom 7. Januar 1793 »einen billig und freundschaftlich denkenden Mann«. Clermont hatte u. a. auf Wunsch des Vrints eine Herabminderung der auf dem Hause des Postmeisters v. Jungenfeld in Mainz ruhenden Einquartierungslast bei der Militärbehörde durchgesetzt. Die Zahl der in diesem Hause einquartierten Soldaten wurde von 204 auf 150 ermäßigt. Auch hatte er dafür gesorgt, daß das Postamt Mainz die notwendigen Verwaltungskosten (Gehälter, Material usw.) in Ausgabe stellen durfte, was anfangs auf Schwierigkeiten gestoßen war.

»Das Postamt möge die Vorsicht gebrauchen, keine öffentliche Bekanntmachung zu erlassen, sondern die Aufgeber mündlich verständigen, sich auch auf keine ausdrückliche Weisung, sondern auf eigene pflichtschuldige Fürsorge berufen.«

Endlich war auch in der Anweisung für den Kommissar der Vrintssche Vorschlag der Preisgabe des Privilegiums des fürstlichen Palais in Frankfurt gestreift. Der Kommissar sollte der Stadt sagen, »der Fürst habe ihr aus freien Stücken bei der Bezahlung der ihr auferlegten Brandschatzung beispringen wollen (nämlich durch den Verzicht auf das Privilegium seines Palais), jetzt könne er es aber nicht mehr, da man ihm selbst 200 000 Gulden Brandschatzung auferlegt habe.«

Vielleicht lasse sich die Stadt dann dazu herbei, gleichzeitig mit dem Kommissar bei Custine zugunsten des Fürsten vorstellig zu werden. Wenn schließlich alles nicht helfe, erübrige nur eine unmittelbare Vorstellung beim Pariser Nationalkonvent.

Am 20. November begab sich Ober-Postmeister v. Vrints nach Mainz zu Custine, um wegen Erlasses der Brandschatzungen vorstellig zu werden. Er war von seinem Onkel begleitet, der als Einwohner von Straßburg mit Custine und den übrigen französischen Generalen bekannt war, von dessen Anwesenheit er sich daher einigen Vorteil versprechen durfte. Die Unterredung dauerte eine ganze Stunde. Custine, der die Gewalt hinter sich hatte, behandelte den Kommissar der Reichspost mit offenkundiger Geringschätzung. Als Grund für die Brandschatzungen bezeichnete er die Tatsache, daß der Fürst von Thurn und Taxis die Verbreitung der patriotischen französischen Zeitungen (z. B. des »Journal général de l'Europe«, des »Journal des droits de l'homme«, des »Courrier de Strasbourg« u. a.) in Deutschland verhindert habe; dafür müsse er bestraft werden. Als v. Vrints dagegen geltend machte, daß das Reichspost-Generalat nach der ihm angewiesenen Stellung den landesherrlichen Befehlen zu gehorchen habe, daß die Nichtbeförderung jener Zeitungen sich auf den Schluß des Kurfürstlichen Wahlkollegiums von 1790 sowie auf Art. 7 des von der gesamten Reichsversammlung an Kaiserliche Majestät erstatteten Reichsgutachtens von 1791 gründe, erwiderte Custine, die Reichspost habe durch die Zurückweisung der Zeitungen gegen das Interesse der französischen Nation gehandelt, ob mit oder ohne Auftrag des Reichs, sei ihm gleichgültig, da er den Grundsatz, daß eine erzwungene Handlung entschuldbar sei, nicht anerkenne. Im übrigen habe er sich bei den ausgeschriebenen Brandschatzungen nach den ihm vom »Pouvoir exécutif« und vom Minister Clavière gegebenen Befehlen gerichtet. Die von ihm der Reichspost erteilte Sauve-garde habe mit der Beschlagnahme der Portoeinnahmen nichts zu tun, denn diese richte sich nicht gegen die Post, sondern gegen die Person des Fürsten, der ja Kredit genug habe, die geforderten Summen aufzubringen. Auf die Bemerkung des v. Vrints, die Reichs-Postverwaltung müsse doch ohnehin schon zu der Summe von 2 Millionen Gulden, die der Stadt Frankfurt auferlegt worden seien, beisteuern, meinte Custine spöttisch: »Das geht mich nichts an, man kann doppelt zahlen.« Und als der Vertreter der Reichspost dem General vorhielt, wovon denn der Lauf der Posten unterhalten werden solle, und schließlich die Bemerkung fallen ließ, »der Fürst müsse doch auch leben«, gab der General die höhnische Antwort: »Nun, so mag er nicht leben!«

Der anwesende Sekretär Böhmer und Adjutant Stamm schienen die Sache des Fürsten als gerecht anzuerkennen, denn sie wußten weiter nichts zu sagen, als daß die Kriegführung sehr viel Geld koste, wozu der Fürst v. Thurn und Taxis ebenfalls beitragen müsse. Böhmer und Stamm versprachen nach Beendigung der Audienz dem Kommissar, sie wollten später bei Custine noch ein

gutes Wort einlegen, bemerkten aber, »etwas werde der Fürst immer zahlen müssen.« Stamm fügte hinzu, er könne ja nicht leugnen, daß der Fürst als Chef des Reichspostwesens viel Gutes ausübe, »indessen«, so drückte er sich aus, »so mag er auch gegen uns freie Leute etwas Gutes bewirken, denn wir brauchen viel Geld.«

»Um dieses alles gelassen anzuhören, bedarf man viel kalten Blutes. Gott weiß, was ich dabei ausgestanden habe!«, so schließt v. Vrints seinen Bericht.

Die unmittelbare Vorstellung in Paris verfehlte ebenfalls ihren Zweck. v. Vrints hatte den Weg gewählt, das ihm bekannte Mitglied der obersten französischen Postbehörde, Herrn Mouillesaux, vormals Postdirektor in Straßburg, zu bitten, sich für die Niederschlagung der Brandschatzungen bei dem französischen Minister der öffentlichen Abgaben (des contributions publiques), Herrn Clavière, zu verwenden. Er bezog sich dabei namentlich auf die Postverträge zwischen Frankreich und dem Reichspost-Generalat von 1716 und 1722[1]), an die sich die Reichs-Postanstalt genauestens gehalten habe, und wies darauf hin, daß diese Verträge auch im Kriegsfalle fortzudauern hätten, wenn sie nicht sechs Monate vorher gekündigt wären, was von französischer Seite nicht geschehen sei.

Minister Clavière erklärte in seiner Antwort, die französischen Generale schrieben die Brandschatzungen ganz selbständig aus. Die Regierung erhalte nur durch die Rechnungen davon Kenntnis, die von den Generalen der Convention Nationale vorzulegen seien. Diese allein könne die Brandschatzungen ermäßigen, niederschlagen oder zurückzahlen lassen. Der Fürst von Thurn und Taxis möge sich daher unmittelbar oder durch das »Conseil exécutif« an den Konvent wenden, wie die Stadt Frankfurt es soeben durch Entsendung einer Abordnung getan habe.

Höflich setzte Clavière hinzu: »Ich wünschte, Monsieur, günstigere Umstände, um Ihnen meinen guten Willen zu zeigen.« Bei Vorlegung dieses Schreibens äußerte sich v. Vrints über den »Räuber« Custine: »Er hat mir gegenüber gelogen, denn er hat weder vom Minister noch vom Pouvoir exécutif Befehl zu seinen Brandschatzungen erhalten.«

»Er ist ein eigensinniger, harter unbändiger Mann«, so schrieb der enttäuschte Vrints in einem Berichte vom 1. Dezember, »den nur (Gott gebe es) die Preußen belehren werden. Das Glücklichste wäre, daß der Übermut dieser Freiheitsaposteln[2]) gedemütigt und die hiesige Stadt durch eine tüchtige Schlappe gereinigt würde.«

Der Schreiber ahnte wohl kaum, daß die Erfüllung seines heißen Wunsches so nahe sei. Am nächsten Tage, am 2. Dezember 1792 (dem ersten Sonntag im Advent) stürmten die tapferen Hessen unter den Augen des Königs Friedric Wilhelm II. von Preußen mit schweren Verlusten die Stadt Frankfurt am Friedberger Tor und machten der französischen Herrschaft daselbst ein Ende. Was schriftliche und mündliche Vorstellungen nicht zu erreichen vermochten, er-

[1]) Artikel 15 des Postvertrags von 1722 bestimmt: Que ce traité ne pourra être annulé ni souffrir aucune altération pour quelque cas ou prétexte, que cela ne puisse être pas même par déclaration de guerre ou interdiction de commerce entre les deux nations etc.

[2]) Wie die Franzosen damals in den Rhein- und Maingegenden hausten, ergibt sich aus einer Bemerkung in einem Berichte des Ober-Postmeisters an die General-Postdirektion: »Die Franzosen leeren Kisten, Keller, Scheunen, Ställe und Klöster aus, und die Landleute aus der Nachbarschaft müssen das alles im Frohndienste hierher oder nach Mainz fahren. Das ist das System der Freiheit, Gleichheit und Unverletzlichkeit des Eigentums.«

reichte das Schwert: Die Hälfte der Brandschatzung war von der Reichspost genommen. Der König von Preußen nahm Wohnung im »Roten Hause« in Frankfurt. Er verfügte durch seinen Minister Marquis v. Luchesini, daß die Posten wieder ungehindert überallhin auf dem von den Franzosen geräumten rechten Rheinufer verkehren sollten, nur nicht nach der im französischen Besitze befindlichen Festung Mainz, doch könnten Briefpakete mit Mainz auf dem Wege über Mannheim ausgetauscht werden. Der Minister äußerte sich sehr zufrieden über die bisherige Besorgung der Allerhöchsten Korrespondenz und leistete dem Ober-Postmeister v. Vrints in Postangelegenheiten allen möglichen Vorschub, was dieser mit den Worten nach Regensburg meldete: »Ich kann mich seiner (des Ministers) nicht genug beloben.« Ein von Mainz noch eingetroffenes Postfelleisen wurde auf Befehl des Königs am 5. Dezember militärisch untersucht. Die darin enthaltenen, an kurmainzische Gemeinden auf der rechten Rheinseite gerichteten Zeitungen, deren Inhalt die französische Verfassung betraf, wurden beschlagnahmt.

Während ihrer Anwesenheit in Frankfurt hatten die Franzosen, wie ihre Kommissare ja auch von vornherein erklärt hatten, sich um den Postbetrieb selbst gar nicht gekümmert; es kam ihnen nur darauf an, die Einnahmen aus dem Postwesen in ihre Kriegskasse fließen zu lassen. Auf eine derartige Zurückhaltung hatte die Reichspost nicht zu hoffen gewagt, man hatte im Gegenteil mit militärischen Untersuchungen und Eingriffen in das Briefgeheimnis gerechnet; daher war die kaiserliche Korrespondenz nach den Niederlanden, wie bereits erwähnt, von Würzburg aus nicht mehr über Frankfurt, sondern vorsorglicherweise über Fulda–Gießen–Wetzlar–Coblenz geleitet worden. Als die Franzosen die Wetterau besetzten und gegen die Lahn vordrangen, erschien dieser Weg auch nicht mehr sicher. Von Wetzlar aus kamen dringende Mahnungen, die Reitpost mit den Briefen des Kaisers usw. nicht länger der Wegnahme durch die französischen Streifwachen auszusetzen. Man stand nun vor der Frage, ob man diese wichtigen Briefschaften von Cöln aus über Arnsberg, durch das Paderborner Gebiet, über Duderstadt–Erfurt–Bamberg in das Reich befördern solle. Da dies ein sehr bedeutender Umweg gewesen wäre, faßte Ober-Postmeister v. Vrints angesichts der Tatsache, daß die Franzosen die Post in Frankfurt völlig unbehelligt ließen, den kühnen Entschluß, den Postverkehr zwischen Wien und den Niederlanden ruhig wieder über Frankfurt gehen zu lassen. Und so liefen die kaiserlichen Befehle für die Armee in den Niederlanden usw. wochenlang sozusagen unter den Augen der französischen Gewalthaber vorbei, ohne daß diese sich irgendwie darum gekümmert hätten. Wie leicht hätten sie durch militärische Untersuchung in den Besitz der wichtigsten Staatsgeheimnisse gelangen können! Aber es geschah nichts dergleichen, das Wagestück gelang. Immerhin war man während dieser Zeit bei der Reichspost sehr besorgt vor einer französischen Beschlagnahme, und von dem Augenblick ab, da die Franzosen vor den Preußen die Wetterau räumten, ließ man die kaiserlichen Briefe wieder über Fulda–Gießen–Wetzlar befördern.

In starkem Gegensatze zu der geringen Beachtung, die die Franzosen dem Postwesen in Frankfurt schenkten, stehen die Maßnahmen, die in bezug auf diesen Verwaltungszweig in Mainz und in den übrigen Städten auf dem linken Rheinufer von französischer Seite getroffen wurden. Man ersah aus ihnen deutlich, daß die französische Herrschaft im Kurstaate Mainz und den übrigen besetzten Gebietsteilen des Reichs dauernd errichtet werden sollte.

Bald nach der Besitzergreifung von Mainz erließ General Custine an die Expedition der fahrenden Posten das Verbot, Geld mit der Post aus der Stadt zu befördern. Dies bezog sich sogar auf Geldsendungen des Durchgangsverkehrs, die von der Fahrpostexpedition nicht weitergesandt werden durften. Das Ver-

bot war hauptsächlich schuld daran, daß die fortgesetzten Bemühungen des Ober-Postmeisters v. Vrints, den Franzosen die Einnahme der dem Postamte Mainz unterstellten Bezirks-Postanstalten zu entziehen, erfolglos blieben.

Vrints hatte nämlich dem mit der Verwaltung der Kasse betrauten Postoffizial Lohrum in Mainz nahegelegt, den französischen Kommissaren die Einnahmen der Bezirks-Postanstalten, wenigstens die der größeren, nach und nach zu verheimlichen und das eingegangene Geld durch eine vertrauenswürdige Person nach Frankfurt bringen zu lassen. Sollten die Franzosen dahinterkommen, so wäre ihnen zu sagen, daß aus diesen Einnahmen die großen Forderungen der Posthalter in Nastätten, Schwalbach, Hattersheim u. a. bezahlt worden seien. »Überhaupt empfehle ich, besonders gegenwärtig, so sehr als möglich, für das Interesse unseres gnädigsten Fürsten zu sorgen und gemeinschaftlich mit Herzhaftigkeit das Beste zu fördern«, so lautet der Schlußsatz des Schreibens. An dieser Einigkeit und Herzhaftigkeit fehlte es aber. Namentlich der zaghafte Lohrum war nicht der Mann, sich gegenüber dem Custineschen Geldausfuhrverbot auf ein so gewagtes Spiel einzulassen. Er lehnte das Ansinnen mit der Erklärung ab: »Die Furcht ist nicht eitel, daß noch ferner Gewalt für Recht genommen wird. Bei Strafe gefänglicher Inhaftierung wurde seitens der Franzosen bei ihrem erstmaligen Erscheinen das ganze Geld mit dem der »Subalternen« (Bezirks-Postanstalten) verlangt.«

Diese Ablehnung, die man vom Standpunkte der unter französischer Gewalt stehenden Mainzer Beamten begreiflich finden kann, veranlaßte den wagemutigen Ober-Postmeister zu der Klage:

> »Wäre doch nur ein einziger gescheiter Mann auf dem Postamte, so müßten die Franzosen auch nicht einen Kreuzer übrig behalten, allein eine verdorbene Sache wiederum ins rechte Gleise zu bringen, ist schwer und öfters unmöglich! Sollten diese Länder mit der Hilfe Gottes wieder in ihre ehemalige Verfassung kommen, so ist eine allgemeine große Veränderung (im Personalbestande) durchaus notwendig. Inzwischen muß alles beim alten gelassen und nur teils gedroht, teils gebeten werden.«

Eine Folge des Geldausfuhrverbots war die strenge Durchsuchung der von Mainz abgehenden Fahrposten, die zu diesem Zwecke unter dem Tore angehalten wurden. Die französischen Beamten richteten ihr Augenmerk nicht nur auf etwa vorhandenes bares Geld, sondern auch darauf, ob sich Gegenstände für französische Emigranten und für die Kaiserliche Reichs- und die Königlich Preußische Armee auf den Wagen befänden. Nach einem Berichte des Vorstehers der Mainzer Fahrpost-Expedition Heinzmann an das Postkommissariat in Frankfurt, dem die Reichs-Fahrposten unterstellt waren, geschah die Durchsuchung auf offener Straße in rücksichtslosester, unanständigster Weise, »als wenn sie gegen Räuber gerichtet wäre!« Vorstellungen des Heinzmann bei dem französischen Platzkommandanten fruchteten nichts, worauf sich das Postkommissariat, »da der gute Heinzmann ein Hasenfuß ist, der bei jedem Worte an den Laternenpfahl denkt«, veranlaßt sah, einen der französischen Sprache mächtigen, gewandten Beamten, Offizial Braun, nach Mainz zu entsenden mit dem Auftrage, bei der französischen Militärbehörde darauf zu dringen, daß die Revision der Fahrposten nach verbotenen Gegenständen fortan anstandshalber vor der Abfahrt auf dem Posthofe, nicht aber auf offener Straße vorgenommen werde. Braun scheint mit seiner Beschwerde Erfolg gehabt zu haben, da Klagen nicht mehr laut wurden. Der Vorfall bewies aufs neue den geringen Wert des von Custine für das Postwesen erteilten Schutzbriefs.

Die Franzosen taten auch Schritte, das Fahrpostwesen ganz in die Hände zu bekommen. Schon Anfang November, also 14 Tage nach der Besitzergreifung, traf der Straßburger Postmeister Grün in Mainz ein, wo er im Gasthofe »Zu den drei Reichskronen«, demselben Hause, worin sich die Geschäftsräume der Reichs-Fahrpostexpedition befanden, Wohnung nahm. Er erkundigte sich in etwas verdächtiger Weise nach der Einrichtung des Personenpostwesens, der Reichspost, den Namen der Posthalter auf den verschiedenen Strecken, nach der Zahl der im Fahrpostbetriebe tätigen Beamten und Unterbeamten usw. und ließ die Bemerkung fallen, wenn erst seine Diligencen von Straßburg hierherkämen, würden sie ganz anders aussehen als die Wagen der Reichspost; sie würden nicht so schwer sein und doch so viele Personen fassen als diese. Grün hatte auch eine Unterredung mit dem General Custine, über deren Inhalt Näheres nicht bekannt wurde. Das von diesem Vorgange verständigte Postkommissariat in Frankfurt verbot sofort allen Posthaltern von Mainz bis Speyer »bei Strafe der Kassation« die Anknüpfung von Verbindungen mit diesem französischen Postmeister, der denn auch bei den Posthaltern der Reichspost taube Ohren gefunden zu haben scheint, denn sein Plan kam nicht zur Ausführung. Nur der Posthalter in Oppenheim schien sich mit dem Franzosen eingelassen zu haben, da Ober-Postmeister v. Vrints bei Gelegenheit berichtete, er werde zu gehöriger Zeit, sobald das linke Rheinufer wieder geräumt sei, das pflichtwidrige Verhalten des Oppenheimer Posthalters höheren Ortes zum Vortrage bringen.

Nach der Räumung von Frankfurt verbot General Custine, der auf diese Stadt höchst erbittert war, weil die Bürger bei der Erstürmung den Deutschen geholfen hatten, allen Briefverkehr mit Frankfurt, ebenso mit Hanau, Gießen, Aschaffenburg und Würzburg. Auf Vorstellung hin gestattete er zwar, daß Briefe in das Deutsche Reich — abgesehen von solchen nach den vorgenannten Städten —, soweit sie über Frankfurt zu befördern wären, in die Briefpakete nach Mannheim aufgenommen werden dürften, nach den genannten Städten sollte aber kein Brief aus Mainz hinausgelassen werden. Das Verbot blieb ziemlich wirkungslos, denn die Mainzer Absender legten ihre Briefe nach Frankfurt usw. in solche an Mannheimer Geschäftsfreunde ein, die für die Weiterbeförderung sorgten. Der General scheint die Wertlosigkeit seines Verbots auch bald eingesehen zu haben, da er es 14 Tage später wieder aufhob.

Am 17. Dezember 1792 verlangte der Adjutant Stamm im Auftrage Custines, daß das Postamt die eingegangenen Brieffelleisen von Mannheim uneröffnet zum Munizipalitätshause (dem Rathause) schaffen lasse, wo er die Briefe einer Durchsicht unterwerfen werde. Mannheim war zu jener Zeit die einzige rechtsrheinische Stadt, mit der Mainz in Postverbindung stand. Postoffizial Wölfle entsprach persönlich dem Befehle. Stamm öffnete im Beisein eines »Zeitungsschreibers« Meyer[1]) aus Straßburg viele Briefe und hielt solche an adelige und geistliche Personen, auch an gewöhnliche Bürgersleute zurück, um sie teilweise an den General weiterzugeben.

Stamm und Meyer bemerkten hierbei zu Wölfle, er solle sich darüber nicht wundern, sein Herr Fürst habe auch ihre Briefe aufgefangen und fränkische Zeitungen und Bekanntmachungen auf den Postämtern verboten, worauf Wölfle schlagfertig entgegnete, der Fürst handle in solchem Falle auf Anweisung des Landesherrn, gegen die er ebenso wenig etwas machen könne als augenblicklich

---

[1]) André Meyer, ursprünglich Lehrer der französischen Sprache an der Salzmannschen Erziehungsanstalt in Schnepfental, war, dem Freiheitsdrange folgend, nach Straßburg gegangen, wo er Mitherausgeber der »Geschichte der gegenwärtigen Zeit« wurde. Custine, der ihn nach Mainz berief, machte das eifrige Klub-Mitglied zu einem Offizier seines Generalstabs und Adjutanten. Bockenheimer a. a. O., S. 93 ff.

gegen den Befehl der Franzosen! Er hätte hinzufügen können, daß erst kurz vor dem Einrücken der Franzosen die kurmainzische Regierung den Postvertrieb einer ganzen Anzahl französischer Zeitungen verboten hatte. Am nächsten Tage erfolgte abermals eine Eröffnung von Briefen, und zwar wurden solche an Adelige und kurfürstliche Beamte angehalten, während man sich um die kaufmännischen Briefschaften nicht kümmerte. Die Folgen dieses Einblicks in die Briefe ließen nicht auf sich warten. Am 18. Dezember setzte man dem Domdechanten v. Schmitz, dem man zwei an ihn eingetroffene Briefe aus Mannheim vorenthalten hatte, eine Wache vor das Haus[1]).

Die Durchforschung der Briefe scheint übrigens, wenn auch unmittelbare Beweise dafür nicht vorliegen, von den Franzosen schon vor diesem militärischen Eingriffe betrieben worden zu sein. Dies läßt sich aus einer öffentlichen Warnung des Präsidenten der allgemeinen Administration Dorsch vom 21. November 1792 entnehmen, worin gesagt ist, »es sei die Anzeige geschehen, daß verschiedene hiesige und in der Nähe wohnende Beamten und andere Personen sich mit Auswärtigen und besonders mit Emigrierten gegen die dermalen hier bestehende Verfassung in einen Briefwechsel einließen und dadurch die fränkische Konstitution in einen üblen Ruf und Verachtung zu setzen trachteten. Man warne Jeden, sich deßhalb nichts zu Schulden kommen zu lassen, widrigenfalls derjenige, welcher deßfalls betreten oder hinlänglich überzeugt werde, mit einer exemplarischen Strafe werde angesehen werden.« Wie konnte der Präsident von diesem brieflichen Gedankenaustausche der Mainzer mit ihren ausgewanderten Angehörigen und Bekannten etwas erfahren, wenn nicht durch planmäßige Verletzung des Briefgeheimnisses? Es bestand denn auch in Mainz die allgemeine Besorgnis[2]), daß seit dem Einrücken der Franzosen das Briefgeheimnis nicht mehr gewahrt sei, und diese sehr begründete Mutmaßung hatte zur Folge, daß der Briefverkehr immer mehr zurückging, wodurch die Portoeinnahme, deren Höhe die französischen Kommissare allabendlich feststellten, mehr und mehr zusammenschmolz.

---

[1]) Militärische Eingriffe in das Briefgeheimnis waren damals auch auf deutscher Seite Sitte. Im November 1792 verlangte der preußische Kommandant von Coblenz, v. Courbière, vom Reichs-Postamt in Coblenz durch Vermittlung der Kurfürstlich Trierschen Statthalterschaft das genaue Verzeichnis aller ankommenden Briefe, weil noch viele französische Emigranten ganz in der Stille sich in der Stadt aufhalten sollten, »zu denen man sich in jetziger Zeit nicht wohl das Beste versehen kann«. Das Postamt gab ohne weiteres nach. Diese übergroße Willfährigkeit wurde von der General-Postdirektion in Regensburg nicht gebilligt, die dabei folgende Grundsätze aussprach, die beweisen, welche gewissenhaften Anschauungen die Reichspost hinsichtlich des Briefgeheimnisses hegte: »Das werde böses Blut machen, wenn auch die Maßnahme von einem kriegführenden Souverain »sub strepitu armorum et ex lege juris belli« beliebt worden. Der ordentliche, auf Treue, Sicherheit und Ordnung verpflichtete Postbeamte hätte immer unbeteiligt zu bleiben und nur allein der höheren Gewalt zu weichen, und zwar unter beständigen Vorstellungen. Besser wäre es gewesen, wenn man der Kurfürstlichen Statthalterschaft erklärt hätte, man weiche nur der Gewalt. Jedenfalls durften nicht alle Briefe, sondern nur solche an fremde Personen dem General bezeichnet werden. In diesem Sinne verfügte schließlich die Kurfürstliche Regierung in Trier, indem sie dem Coblenzer Reichs-Postamte befahl, täglich ein Verzeichnis der an französische Emigranten und andere verdächtige Personen ankommenden Briefe vorzulegen. Bei der Aufstellung des Verzeichnisses solle als Vertreter der Kurfürstlichen Regierung der Geh. Rat von Cohausen, auf preußischer Seite der Königliche Kriegsrat und Oberauditeur Nordmann anwesend sein.

[2]) Vgl. Klein a. a. O., S. 244 sowie Nau, Geschichte der Deutschen in Frankreich und der Franzosen in Deutschland. 1795, vol. IV. 252.

Die Durchforschung des Inhalts der Briefe konnte erst von dem Augenblick ab bequem und gründlich vonstatten gehn, da die Franzosen vom Postamte völlig Besitz ergriffen hatten. Das Dekret des Pariser Konvents vom 15. Dezember 1792, das die Angliederung der von den französischen Armeen besetzten fremden Gebietsteile an die französische Republik bezweckte, bot hierzu die erwünschte Handhabe. »Am 23. Januar 1793 — so berichtete der Postoffizial Wölfle an die General-Postdirektion — erschien um $7^1/_2$ Uhr abends der Maire von Mainz, Razen, mit 2 Gemeinderäten und dem fränkischen Bürger Cotta im Postamt und erklärte, die hiesige Post nebst den übrigen diesseits des Rheins gelegenen Ämtern und Stationen sei in fränkischen republikanischen Besitz und Schutz genommen und verwaltet; der Bürger Cotta sei zum Postadministrator ernannt; alle Beamten sollten vorläufig im Amte belassen werden. Der Maire fragte zugleich, ob die Expedition der fahrenden Posten ebenfalls unter der Direktion des Postmeisters v. Jungenfeld stehe; auf die verneinende Antwort erklärte er, dann werde er dieser das gleiche ankündigen. Das Vorgehen des Maire gründete sich auf eine Anweisung des Generals Custine von demselben Tage, worin gesagt war, »Cotta stehe schon in Diensten der Republik und vereine alle für diesen interessanten Posten nötigen Qualitäten. Man solle ihn von heute an in seine Funktionen einsetzen.«

Am 27. Januar erschien folgender Erlaß:

Verordnung und Circular an sämtliche Deutsche Postbeamte zwischen Frankreich, dem Rhein und Hundsrück.

Im Namen der Franken-Republik hat der Bürger Hauptgeneral der fränkischen Heere in Deutschland am 23. d. Mts. sämtliche Beamten der zwischen Frankreich, dem Rhein und dem Hundsrück befindlichen bisher sogenannten Kaiserlichen und Reichs-, oder Fürstlich Taxisschen Posten provisorisch bestätigt, auch verordnet, daß sie ihre Ämter in allen Punkten, worüber sie nicht besondere Weisung empfangen werden, nach der bisherigen Einrichtung versehen, und daß sie in allen Postsachen nirgends anders als bei der provisorischen General-Postdirektion in Mainz Berichte erstatten, Rechnung ablegen, Anfragen machen und sämtlich allein von dieser provisorischen Direktion Vorschriften annehmen sollen.

Mainz im Hauptquartier den 25. Januar 1793 im zweiten Jahre der Franken-Republik.

Der Bürger, Aide de camp des Hauptgenerals

Daniel Stamm.

Sie werden dieser Verordnung gemäß handeln und auch alle ihre Amtsuntergebenen dazu anhalten. Jeder von Ihnen ist eingeladen, seine diesfallsige bestimmte Erklärung mit umlaufender Post einzusenden. Sie unterzeichnen künftig in Amtssachen: Im Namen der Franken-Republik provisorisch beibehaltenes Postamt zu .... Die bisherigen Wappen an und in den Posthäusern sind sogleich abzunehmen, zu vernichten[1]), dagegen werden Sie Tafeln mit der Inschrift

---

[1]) Dieser Befehl wurde nicht überall befolgt. Als die Franzosen im März 1793 von den Preußen aus Alzey vertrieben wurden, zerschlug der schon genannte André Meyer zuvor wutentbrannt das noch immer am Posthause hängende kaiserliche Reichs-Postwappen. Klein a. a. O, S. 495. Chuquet. Mayence (1792 bis 1793). Paris 1892, S. 19 (Fußnote).

aufstellen: »Provisorisches Postamt.« Auch die Adler an den Röcken der Postillons, Briefträger usw. sind sogleich abzutrennen und an deren Stellen Bänder von den fränkischen Nationalfarben, nämlich rot, weiß und blau, aufzunähen, und ebenso sollen alle und jede Postbeamten und Postuntergebenen stets die fränkische Nationalkokarde und keine andere am Hut haben.

Mainz, den 27. Januar 1793 im zweiten Jahre der Franken-Republik.
Von wegen der provisorischen General-Direktion der teutschen Posten.

Der dazu als Kommissarius angestellte Bürger

Friedrich Cotta.

Der neuernannte französische Postdirektor Dr. Cotta, der wie sein Vater die Vornamen Christoph Friedrich führte, war am 7. August 1756 in Stuttgart als ältester Sohn des Hof- und Kanzlei-Buchdruckers Cotta geboren. Schon in jungen Jahren wurde er, einem Gebrauche der damaligen Zeit gemäß, als Nachfolger seines verstorbenen Oheims zum kaiserlichen Reichs-Postverwalter in Tübingen ernannt. Von seiner Tätigkeit in dieser Stellung her stand er bei seiner früheren vorgesetzten Behörde, der General-Postdirektion in Regensburg, in keinem guten Rufe, die, als ihr von der Berufung Cottas zum französischen Postdirektor Meldung gemacht wurde, dem Ober-Postamt in Frankfurt schrieb: »Das ist ja der berüchtigte Cotta, der als kaiserlicher Reichs-Postverwalter von Tübingen noch mit Schonung, aber nicht mit allen Ehren abgekommen ist.« Sowohl in den Verfügungen der General-Direktion als auch in den Berichten des Ober-Postamts wird Cotta stets der »Berüchtigte« genannt. Sein Abgang von der Stellung in Tübingen war in der Tat kein rühmlicher gewesen. Infolge vieler Klagen über den Dienstbetrieb beim Postamte daselbst hatte das Ober-Postamt Augsburg als vorgesetzte Bezirksbehörde den Reichs-Postverwalter Reinöl in Stuttgart im Juni 1785 mit einer gründlichen Revision des Tübinger Postamts und der Geschäftsführung des Postverwalters beauftragt. Der Bericht des Reinöl lautete für Cotta recht ungünstig. »Die Amtsführung des jungen Cotta sei ziemlich irregulär und leichtsinnig, oft pflichtvergessen gewesen. Nicht allein die vornehmsten Personen des Akademischen Senats, sondern auch die ersten Vorsteher der Stadt und andere Honoratiores hätten sich über seine leichtsinnige und unzuverlässige Amtsführung bitter beklagt, sie hätten alles Zutrauen in die Postexpedition verloren, und, wenn nicht jetzt Wechsel eingetreten wäre, hätten Zerfall und Unordnung im Tübinger Postwesen erhebliche Klagen und Beschwerden nach sich gezogen. Geldsendungen seien verschwunden. Auf Beschwerde habe der junge Cotta das aufgegebene Geld in anderen Sorten ersetzt und auch Schadenersatz für Mühe und Versäumnis dazu gegeben.«

Einen Fall dieser Art, wobei es sich um das Verschwinden einer Geldsendung im Werte von 70 Gulden handelte, untersuchte der Revisor selbst. Nach anfänglichem Leugnen und allerhand Ausflüchten »gestund auf Konfrontation mit dem Absender Cotta ganz betreten, daß er die eingeklagten 70 Gulden zu ersetzen schuldig wäre. Da er es aus eigenen Mitteln nicht kann, werde ich es von seinem Vater fordern.«

Der Revisor stellte einen Kassendefekt von gegen 1000 Gulden fest, wegen dessen Deckung er sich an den Vater, den Hofbuchdrucker Cotta, halten werde, der bereits für die Defekte und Rückstände des Sohnes von sieben Quartalen her aufgekommen sei.

»Da Cotta junior sein Glück weiter suchen wolle und sich Privatschulden halber gedrungen fühle, mit seiner Abreise von Tübingen zu eilen, so habe er ihn von den Geschäften entbunden und aus dem Amte entlassen.«

Von einer strafgerichtlichen Verfolgung wurde, wohl in Berücksichtigung des jugendlichen Alters des entlassenen Postverwalters, Abstand genommen, worauf die Bemerkung der General-Direktion, Cotta sei noch mit Schonung von seinem Amte abgekommen, offenbar hinzielt. Cotta begab sich nun nach Marburg zum Studium der Rechte, erlangte den juristischen Doktorgrad bei der Universität Heidelberg und lebte dann, anfangs stellenlos, als Lehrer an der Karlsschule fünf Jahre lang in Stuttgart. Er leitete daneben die von seinem Vater verlegte »Stuttgarter privilegierte Zeitung« und gab die Monatsschrift »Teutsche Staatsliteratur« heraus. Fortgerissen von den Ideen der französischen Revolution wanderte er im Jahre 1791 nach Frankreich aus, wurde französischer Bürger und eifriges Mitglied des Straßburger Jakobinerklubs.

Als General Custine sich für seinen Mainzer Jakobinerklub einige Redner aus Straßburg verschrieb, sandte ihm der Straßburger Klub Dr. Cotta als »Propagandisten« mit anderen Gesinnungsgenossen nach Mainz, »um die Menschenrechte zu verkünden und überall da, wo solche noch nicht bestehen, volkstümliche Gesellschaften (d. s. Jakobinerklubs) zu gründen«. Von Custine zum Kanzlisten im Generalstabe der Rheinarmee ernannt, spielte Cotta bald eine hervortretende Rolle im Mainzer Klub, zu dessen Vorsitzenden er später gewählt wurde. Als ein sehr gewandter, fruchtbarer Schriftsteller, insbesondere in politischen Flugschriften, förderte er aufs eifrigste die französischen Interessen.

Gegen das vom Kaiser Franz am 19. Dezember 1792 erlassene »Mandatum avocatorium[1])«, den sogenannten Abberufungsbefehl, wodurch die in französische Dienste tretenden oder darin verbleibenden deutschen Untertanen mit der Reichsacht bedroht wurden, veröffentlichte Cotta einen höhnischen Brief an »Franz von Habsburg«, und als ein Klubist sich in einer Sitzung des Mainzer Jakobinerklubs über die Androhung der Reichsacht besorgt äußerte, beruhigte Cotta seinen Vereinsbruder mit den kecken Worten, »er sei schon ein Jahr lang in derselben (der Reichsacht) und befinde sich wohl dabei«. Das war die Persönlichkeit, die nach Ansicht Custines alle für den wichtigen Posten als Leiter des Postwesens »nötigen Qualitäten in sich vereinigte«, und die zur Belohnung für die geleisteten Dienste in diese Stellung berufen wurde. (Schluß folgt.)

Einführung des Postpaketdienstes in den Vereinigten Staaten von Amerika und andere Neuerungen.

Ein überraschender Erfolg ist den Reformbestrebungen des derzeitigen General-Postmeisters der Vereinigten Staaten von Amerika, Frank Hitschcock, beschieden. Er hat, was seinen Vorgängern seit einer langen Reihe von Jahren nicht mehr gelungen ist, den Fehlbetrag der Postverwaltung verschwinden lassen, er hat die Einführung des Postsparkassensystems gegen den heftigen Widerstand der amerikanischen Großbanken durchgesetzt, und jetzt ist ihm durch das Etatsgesetz für 1912/13 auch, seinem Antrage gemäß, die Ermächtigung zur Einrichtung eines Postpaketdienstes[2]) innerhalb

[1]) Vgl. Bockenheimer a. a. O., S. 90 ff.; Nau a. a. O., IV. 335 ff. und Vollmer, Briefwechsel zwischen Schiller und Cotta. Stuttgart 1876, S. 187 ff.

[2]) Vgl. auch Archiv 1906, S. 319; 1909, S. 635; 1910, S. 372, und 1911, S. 580.

der Vereinigten Staaten erteilt worden. Bisher hat sich die Post der Vereinigten Staaten mit der Beförderung von Postpaketen nur im Verkehr mit fremden Ländern befaßt; im inneren Verkehr können Handelswaren und was man sonst bei uns in Postpaketen zu verschicken pflegt, lediglich bis zum Gewichte von 4 Pfund engl. (vor 1863 nur bis 3 Pfund) mit der Briefpost versandt werden. Die Taxe beträgt in der Regel 1 cent für die Unze; nur für Drucksachen, Photographien, Pflanzen, Wurzeln, Samen und Proben von Kornfrüchten besteht eine ermäßigte Taxe von 1 cent für je 2 Unzen, von der aber wiederum Spielkarten, Tapeten, abgeschnittene Blumen, getrocknete Pflanzen sowie eingerahmte Bilder oder andere Drucksachen ausgeschlossen sind. Ein solcher Tarif ist nicht geeignet, den Warenverkehr zu erleichtern, und da auch die Postverwaltung der Vereinigten Staaten für verlorene oder beschädigte Warenbriefe keinen Ersatz leistet, mußte der innere Paketverkehr schon frühzeitig den Privatspeditionsgeschäften, den sog. Express Companies, in die Hände fallen. Die erste solche Unternehmung wurde 1839 von Harnden, die zweite bald danach von Adams gegründet. Gegenwärtig bestehen außer vielen kleineren 10 bedeutendere Express Companies[1]), und zwar in New York: Wells Fargo & Co, Adams Express Co, American Express Co, United States Express Co und National Express Co, in St. Paul (Minn.): Great Northern Express Co und Northern Express Co, ferner die Globe Express Co in Denver (Colo.), die Pacific Express Co in St. Louis (Mo.) und die Southern Express Co in Chattanooga (Tenn.). Die Express Companies befördern alles, was bei uns in Postpaketen oder als Eisenbahn-Eilgut versandt wird. Von den Eisenbahngesellschaften befassen sich nur wenige selbst mit dem Eilgutdienste. Die Express Companies stehen in engen Beziehungen zu den Eisenbahngesellschaften; jede von ihnen hat vertragsmäßig auf bestimmten Eisenbahnlinien das ausschließliche Recht der Expreßgut-Beförderung. Die Eisenbahnverwaltung sorgt für Hergabe der nötigen Räume für den Expreßgutdienst auf den Stationen sowie für Gestellung, Heizung, Erleuchtung und Beförderung der Expreßgutwagen (u. U. auch besonderer Expreßgutzüge) und der Begleitungsmannschaft. Die Express Company zahlt der Eisenbahngesellschaft einen bestimmten Prozentsatz ihrer Roheinnahmen, sie übernimmt die Haftung für das Expreßgut auch während der Eisenbahnbeförderung, und sie verpflichtet sich zur Einhaltung eines mit der Eisenbahngesellschaft vereinbarten Mindest-Expreßguttarifs, der durch einen Zuschlag (gewöhnlich 50 v. H., manchmal aber viel mehr) zur gewöhnlichen Eisenbahnfracht gebildet wird. Die Tarife sind verschieden für Geldsendungen und für gewöhnliche Sendungen (Frachtgut). Das Eilfrachtgut zerfällt für die Frachtberechnung in eine große Hauptklasse und vier Sonderklassen. Die Fracht wird nach dem Gewicht und der Entfernung bemessen. Die Tarife sind nach einer fallenden Gewichtskala in der Weise gebildet, daß die Frachtsätze im Verhältnis zum Grundfrachtsatze mit fallendem Gewichte steigen; so beträgt z. B. bei einem Normalfrachtsatze von 250 cents für 100 Pfund die Einzelfracht: 25 cents für 1 Pfund, 60 cents für 5 Pfund, 75 cents für 10 Pfund, 100 cents für 16 bis 20 Pfund, 115 cents für 26 bis 30 Pfund, 125 cents für 31 bis 50 Pfund. Da die Express Companies innerhalb ihres Geschäftsbereichs in der Regel miteinander nicht in Wettbewerb treten, üben sie ein wirkliches Monopol der Paketbeförderung aus und können ihre Tarife nach Belieben erhöhen. Tatsächlich hat auch das Publikum der Vereinigten Staaten schon lange dieses Monopol als eine drückende Last und die Tarife als übertrieben und ungerecht empfunden; energisch wurde die Forderung erhoben, die Postverwal-

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1912.

tung solle nach dem Beispiele fremder Länder die Beförderung von Paketen bis 11 Pfund im Innern der Vereinigten Staaten zu mäßigen Sätzen selbst ausführen. Zumal seitdem die Postverwaltung (1897) mit der Einrichtung des Landbestelldienstes begann, verbreitete sich immer mehr die Überzeugung, daß der Paketbeförderungsdienst am vollkommensten nur durch die Post ausgeführt werden könnte. Den Landbriefträgern, die alle mit Fuhrwerk ausgerüstet sind, war nämlich von vornherein zur Aufbesserung ihrer anfangs etwas geringen Besoldung gestattet worden, innerhalb ihrer Bezirke Pakete zu befördern, soweit das Bestellgeschäft darunter nicht litt. Das taten sie und standen sich gut dabei. Manche aber mißbrauchten das Vorrecht im Einverständnis mit findigen großstädtischen Firmen zum Nachteil der Postkasse, indem sie auch die Bestellung der ihnen von den Firmen unter Umgehung der Post zugesandten Drucksachen und Warenpäckchen bis 4 Pfund ausführten. Das hatte zur Folge, daß 1904 die Besoldung der Landbesteller erhöht und gleichzeitig ihr Vorrecht auf die von der Postbeförderung ausgeschlossenen Sendungen, also namentlich alle von mehr als 4 Pfd. Gewicht, beschränkt wurde. Sowohl die dabei gewonnene Erfahrung als auch die lebhafte Agitation der New York Postal Progress League gaben der Postverwaltung anscheinend die erste Anregung, sich mit der Frage der Paketbeförderung im Innern näher zu beschäftigen. Der genannte Verein hatte u. a. die Einrichtung eines Fünfkilogrammpostpaket-Dienstes innerhalb der Vereinigten Staaten angeregt und 1903 dem Parlamente einen entsprechenden Gesetzentwurf unterbreiten lassen. 1905 führte der General-Postmeister in seinem Jahresbericht an den Präsidenten der Vereinigten Staaten aus, er möchte wegen der Schwierigkeit der Tarifbildung von der Einrichtung eines inneren Paketdienstes zunächst absehen; dem bestehenden Taxsystem würde nur der Einheitstarif entsprechen, bei dessen Anwendung auf Pakete man aber Gefahr liefe, die Taxen entweder so hoch festzusetzen, daß die Express Companies den einträglichen Nahverkehr behalten und nur den kostspieligen Fernverkehr der Post überlassen würden, oder so niedrig, daß die Kosten des Dienstes überhaupt nicht gedeckt würden. Er beantragte daher nur, für alle Warenbriefe die Taxe auf 1 cent für je 2 Unzen festzusetzen. Im Jahresberichte von 1906 wurde der schon 1904 gemachte Vorschlag wiederholt, Pakete bis 5 Pfund nach Orten im Landbestellbezirke der Aufgabepostanstalt gegen eine Taxe von 3 cents für das Pfund zuzulassen. Damit wollte man der Landbevölkerung den Vorteil einer billigen Beförderung kleiner Pakete von und nach der Stadt, wie sie vor 1904 von den Landbriefträgern außerdienstlich unterhalten worden war, wieder zuwenden. General-Postmeister Meyer war der erste, der (in seinem Berichte für 1906/07) für die allgemeine Einführung von Postpaketen bis 11 Pfund im inneren Verkehr eintrat. Der Tarif sollte ohne Rücksicht auf die Entfernung lediglich nach dem Gewicht abgestuft werden und folgendermaßen festgesetzt sein: 1 cent bis 1 Unze, 2 cents für mehr als 1 bis 3 Unzen, 3 cents für mehr als 3 bis 4 Unzen, 4 cents für mehr als 4 bis 5 Unzen, 5 cents für mehr als 5 bis 6 Unzen, 6 cents für mehr als 6 bis 8 Unzen, 9 cents für mehr als 8 bis 12 Unzen, 12 cents für mehr als 12 Unzen bis 1 Pfund und für schwerere Pakete 12 cents für jedes Pfund oder einen Teil davon. Der General-Postmeister begründete seinen Antrag namentlich mit dem Hinweise darauf, daß der derzeitige Tarif für Inlandsendungen ein höheres Porto und eine niedrigere Gewichtsgrenze vorsehe als für gleichartige Sendungen nach dem Auslande, was nicht zu verstehen sei. In der Tat hatte die Postverwaltung der Vereinigten Staaten damals schon mit 33 fremden Ländern Postpaket-Übereinkommen getroffen, wonach für Pakete aus Amerika ein Porto von 12 cents für das Pfund zu

erheben war, während Warensendungen im inneren Verkehr mit 16 cents für jedes volle Pfund taxiert wurden. Nach 24 dieser Länder waren Postpakete bis 11 Pfund engl. (= 5 kg), nach den übrigen solche bis 4 Pfund 6 Unzen zulässig. Die erbittertsten Gegner der Postpaketreform waren außer in den am meisten betroffenen Express Companies in den Kaufleuten der Landstädte zu erwarten, die nach Einführung des billigen Paketportos den Wettbewerb der großen Warenhäuser in den Hauptstädten befürchteten, sowie in deren Lieferanten, den großen Einfuhrfirmen in den Seehäfen. Um ihrem Widerstande vorzubeugen, hatte General-Postmeister Meyer außer dem allgemeinen Paketportotarife noch einen ermäßigten Sondertarif für Pakete, die nach Orten im Landbestellbezirke des Aufgabepostorts bestimmt waren, vorgeschlagen. Dieser Tarif, der für das erste Pfund nur (in 5 Stufen) bis 5 cents stieg und für jedes weitere Pfund sich nur um 2 cents erhöhte, sollte es dem Landkaufmann ermöglichen, seiner Farmerkundschaft die Waren billiger zu liefern als der Großstadtkaufmann und so dessen Wettbewerb abzuwehren. General-Postmeister Meyer hatte mit seinem Vorschlage kein Glück, er scheiterte hauptsächlich an dem Widerstande der reichen und im Parlament außerordentlich einflußreichen Express Companies und zum Teil vielleicht auch an finanziellen Bedenken der Regierung, die bei dem damaligen hohen Fehlbetrage der Postverwaltung vor neuen Versuchen, deren Einträglichkeit noch ungewiß war, zurückschreckte. Er beschränkte sich deshalb im nächsten Jahre (1908) darauf, lediglich seinen Antrag auf Einführung eines billigen Postpaketdienstes innerhalb des Landbestellbereichs des Aufgabepostorts zu erneuern, indem er einerseits darauf hinwies, daß diese Maßnahme keine Kosten verursachen, dagegen etwa 15 Millionen Dollars an Porto einbringen würde, auf die man bei dem ungenügenden Ertrage der Landbestelleinrichtung nicht verzichten sollte, und indem er anderseits den überängstlichen Kaufleuten in den Landstädten versicherte, das billige Paketporto würde den Agenturen und Zweigniederlassungen, die die Großstadtfirmen etwa in den Landstädten gründen sollten, nicht zugestanden werden. Auch das war vergeblich. Der General-Postmeister tat jetzt zunächst einen anderen Schritt, der aber auch von förderndem Einfluß auf die endgültige Einführung des Postpaketdienstes im Innern der Vereinigten Staaten sein mußte und zu dem er der Genehmigung des Parlaments nicht bedurfte. Er erleichterte die Versendungsbedingungen für den Postpaket-Austausch mit den meisten europäischen Großstaaten, indem er mit diesen statt des bisherigen Meistgewichts von 4 Pfund 6 Unzen ein solches von 11 Pfund vereinbarte. Das geschah im Verkehr mit Deutschland, Österreich, Italien, den Niederlanden, und Großbritannien. Gleichzeitig wußte er im Benehmen mit der Zollverwaltung eine Erhöhung der Wertgrenze für Postpakete herbeizuführen; bisher durften aus steuerfiskalischen Gründen in keinem Postpaket aus Europa Waren im Werte von mehr als 50 Dollars eingeführt werden; diese Wertgrenze wurde 1908 auf 80 Dollars erhöht und ist vor kurzem ganz weggefallen. Der jetzige General-Postmeister Hitchcock setzte 1909 dieselbe Politik fort, so daß Ende 1911 Postpakete bis 11 Pfund im Verkehr mit Europa (außer Rußland, Spanien, Portugal, der Schweiz und den Balkanstaaten) mit Mittel- und Südamerika (außer Argentinien, Paraguay und Französisch und Britisch Guyana), mit Australien, Neuseeland, Japan und mehreren kleinen britischen Kolonien zugelassen waren. Hitchcock erneuerte daneben Jahr für Jahr seine Bemühungen, vom Parlament die Ermächtigung zu einer — wenn auch nur schrittweise oder probeweise durchzuführenden — Einrichtung eines inneren Postpaketdienstes zu erlangen, und jetzt ist seine Ausdauer von Erfolg gekrönt worden. Das Etatsgesetz für 1912/13 verfügt

für den inneren Verkehr die Zulassung von Postpaketen, die 11 Pfund im Gewichte sowie 72 Zoll in Länge und Dicke zusammen nicht überschreiten. Die Portoberechnung geschieht wie in Deutschland nach einem Zonentarife. Das Gebiet der Vereinigten Staaten wird in Taxquadrate von 30 *minutes*[1]) ($55^1/_2$ km) Seitenlänge eingeteilt. Die I. Zone erstreckt sich — vom Mittelpunkte des Taxquadrats, in dem der Aufgabeort liegt, gemessen — auf alle Taxquadrate, die ganz oder teilweise im Umkreise von 50 engl. Meilen (80 km) liegen, die II. Zone bis auf die Taxquadrate im Umkreise von 150 Meilen (240 km), die III. Zone bis 300 Meilen (480 km), die IV. Zone bis 600 Meilen (960 km), die V. Zone bis 1000 Meilen (1600 km), die VI. Zone bis 1400 Meilen (2240 km), die VII. Zone bis 1800 Meilen (2880 km) und die VIII. Zone auf alle übrigen Taxquadrate. Der Zonentarif sieht folgende Taxen vor: für Pakete nach der

Zone	bis 1 Pfund cents	für jedes weitere Pfund oder einen Teil davon cents mehr	also für 11 Pfund = 5 kg cents
I.	5	3	35
II.	6	4	46
III.	7	5	57
IV.	8	6	68
V.	9	7	79
VI.	10	9	100
VII.	11	10	111
VIII.	12	12	132.

Das Porto für die entfernteste Zone ist danach gleich dem für Pakete nach dem Auslande. Das Durchschnittsporto für 1 Paket von 4 Pfund würde 31 cents betragen, während jetzt für einen Warenbrief im gleichen Gewichte $4 \times 16 = 64$ cents zu zahlen sind.

In deutscher Währung würden die obigen Mindest- und Meisttaxen betragen in der

I. Zone (bis 80 km)	0,21 ℳ	und	1,47 ℳ,
II. - (- 240 -)	0,25 -	-	1,93 -
III. - (- 480 -)	0,29 -	-	2,39 -
IV. - (- 960 -)	0,34 -	-	2,85 -
V. - (- 1600 -)	0,38 -	-	3,32 -
VI. - (- 2240 -)	0,42 -	-	4,20 -
VII. - (- 2880 -)	0,46 -	-	4,66 -
VIII. - (mehr als 2880 km)	0,50 -	-	5,54 - .

[1]) 1 *minute* = 1 Seemeile.

Für Päckchen bis zum Gewichte von 4 Unzen bleibt der bisherige Einheitstarif — 1 cent für die Unze ohne Rücksicht auf die Entfernung — bestehen; ebenso behält der Sondertarif für Pakete mit Samen, Stecklingen, Samenzwiebeln, Wurzeln, Ablegern und Pflanzen — 1 cent für je 2 Unzen — auch ferner Geltung. Außer dem allgemeinen Zonentarife wird noch ein Sondertarif für den Nahverkehr eingeführt; er gilt für alle Pakete von mehr als 4 Unzen Gewicht nach dem Orts- oder Landbestellbezirke des Aufgabepostorts und beträgt 5 cents (21 Pf.) für das erste Pfund und 1 cent mehr für jedes weitere Pfund, also 15 cents (63 Pf.) für 11 Pfund. Alle Postpakete müssen vom Absender frankiert werden. Sollte sich herausstellen, daß der Tarif so ungünstig für das Publikum ist, daß die erwartete Entwicklung des Postpaketverkehrs nicht eintritt, oder so ungünstig für die Postverwaltung, daß die Kosten des neuen Dienstzweigs dauernd die Einnahmen daraus übersteigen, so kann der General-Postmeister mit Zustimmung des Bundes-Verkehrsamts (Interstate Commerce Commission) von Zeit zu Zeit den Tarif oder die Zoneneinteilung oder das Meistgewicht derart ändern, daß mindestens die Kosten durch die Portoeinnahme gedeckt werden. Die Postverwaltung wird auch den Absendern für den Verlust oder die Beschädigung von Paketsendungen Ersatz leisten — andernfalls würde ihr der Wettbewerb mit den Express Companies schwer fallen —, sie wird ferner die Versicherung des Wertes und bei Bedarf auch Nachnahmen bei Paketen zulassen. Der Erlaß der näheren Vorschriften darüber und die Gebührenfestsetzung sind dem General-Postmeister übertragen. Für die Einführung des neuen Dienstzweigs, die am 1. Januar 1913 stattgefunden hat, sind der Postverwaltung durch den Etat 750 000 Dollars zur Verfügung gestellt.

Von anderen Neuerungen, die das Etatsgesetz für 1912/13 in der Postverwaltung der Vereinigten Staaten einführt, seien noch kurz folgende hervorgehoben.

1. Die Ortsbestellung wird (zunächst versuchsweise) seit 1. Juli 1912 auf solche Orte mit Postämtern II. und III. Klasse ausgedehnt, die vorher keinen gesetzlichen Anspruch darauf hatten, d. h. auf Orte, die weniger als 10 000 Einwohner zählen oder deren Postämter weniger als 10 000 Dollars Roheinnahme jährlich haben. An Sonntagen bleibt der Bestelldienst und die Ausgabe von Postsendungen auf Eilsendungen beschränkt.

2. Eine besondere Parlamentskommission ist mit der Prüfung einer Frage beauftragt worden, die in enger Beziehung zur erweiterten Paketbeförderung und -bestellung auf dem flachen Lande steht, nämlich inwieweit die Regierung der Vereinigten Staaten zweckmäßig die Einzelstaaten und Gemeinden in der Unterhaltung und Verbesserung der Poststraßen zu unterstützen haben wird. Um der Kommission die nötigen Unterlagen zu verschaffen, soll der Ackerbauminister im Einvernehmen mit dem General-Postmeister zunächst eine Anzahl von verbesserungsbedürftigen Wegen, die von Landbriefträgern befahren werden, durch die beteiligten Staaten oder Gemeinden in guten Zustand setzen lassen. Die Kosten dafür sind zu $^1/_3$ aus der Bundeskasse und zu $^2/_3$ von den beteiligten Staats- oder Kommunalbehörden zu decken. Auf Grund der alsdann gewonnenen Erfahrung, wie die Wegeverbesserung auf die Beschleunigung der Landbestellfahrten und des Privat-Fuhrwerkverkehrs eingewirkt hat, und welche Ersparnisse daraus der Postkasse einerseits und den beteiligten Landbewohnern anderseits erwachsen sind, sollen die genannten Ressortchefs einen allgemeinen Plan über Verbesserung der Poststraßen und die einheitliche anteilmäßige Deckung der Kosten durch

die Bundesregierung, die Staaten und die Counties entwerfen. Das Bundesparlament hat für den Versuch 500 000 Dollars zur Verfügung gestellt.

3. Nach dem 1. Juli 1917 werden nur noch Bahnpostwagen geduldet, die aus Stahl gebaut sind. Soweit die Eisenbahngesellschaften jetzt noch andere Wagen verwenden, müssen sie von nun an jedes Jahr den vierten Teil davon außer Gebrauch stellen und durch Stahlwagen ersetzen.

Instandsetzung eines Fernsprech-Flußkabels durch die Weichsel.

Von Ober-Postsekretär Heike in Danzig.

Das 100-paarige Fernsprech-Flußkabel durch die Weichsel von Thorn nach Podgorz wurde am 16. März 1912 während des Frühjahrshochwassers von dem Anker eines in der Strömung treibenden Lastkahns ergriffen und aus der Verbindungstelle zwischen Fluß- und Erdkabel herausgerissen. Das Kabel war im Jahre 1907 in einer Länge von 520 m verlegt worden und muß, wie der Augenschein ergab, in der Zwischenzeit wiederholt von Ankern gezerrt worden sein. Die beschädigte Verbindungstelle befand sich im ersten Absatze der terrassenartig angelegten, mit Feldsteinen in Zement abgedeckten rechten (nördlichen) Uferböschung (Abb. 1). Das Kabel war an einem Kabelhalter nach Fig. 156, S. 208, der Telegraphenbauordnung festgelegt. Das frei gewordene Ende mit 60 Flußkabelmuffen wurde von dem Anker in den Strom hinabgezogen und konnte erst nach 10 Tagen durch ein Pionier-Kommando aufgenommen und in seine bisherige Lage zurückgebracht werden.

Bei der Untersuchung des Kabels wurde der geringste Übergangswiderstand an dem tiefsten Punkte des Kabelzugs, etwa 40 m vom Nordufer entfernt, festgestellt, so daß mit einer Durchfeuchtung der Papierisolation bis zu 80 m zu rechnen war.

Die Instandsetzung des Kabels ist zuerst durch längere Behandlung mit Trockendruckluft versucht worden. Ein Erfolg trat indes nicht ein, sei es, daß das Kabel eine zu große Feuchtigkeitsmenge aufgenommen hatte, oder daß die Länge des Kabels — 520 m — oder Beulen und Knicke im Kabel das Durchströmen einer genügenden Menge trockener Druckluft nicht zuließen, oder daß chemische oder elektrolytische Veränderungen der Kabeladern dem Verfahren hinderlich waren.

Um das nach dem Südufer der Weichsel weiter führende, tief versandete Kabel von etwa 300 m Länge nicht preiszugeben, und da die Überschreitung der Weichsel ohne Verwendung eines Flußkabels nur auf einem Umwege von 1,5 km über die Eisenbahnbrücke möglich ist, mußte der schadhafte Teil des Kabels durch ein neues Kabelstück ersetzt werden. Die örtlichen Verhältnisse sind für die Anfertigung einer Lötstelle sehr ungünstig. In unmittelbarer Nähe des Kabelzugs befindet sich stromabwärts ein Schiffsanlegeplatz; ferner ist es bei den wechselnden Bodenveränderungen der in Rußland nicht regulierten Weichsel vollständig unmöglich, das Kabel durch Einbaggern der Wiederkehr von Beschädigungen zu entziehen. Mit einer dauernden Versandung in der 100 m breiten Fahrrinne ist bei der starken Strömung gerade an dieser Stelle ebenfalls nicht zu rechnen.

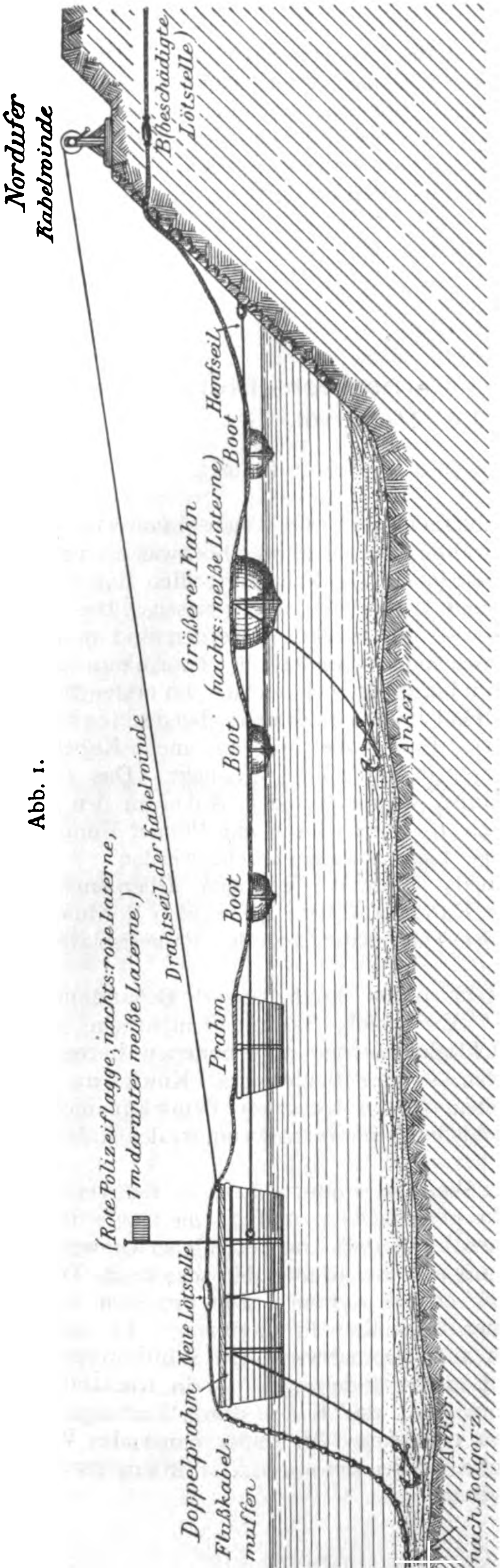


Abb. 1.

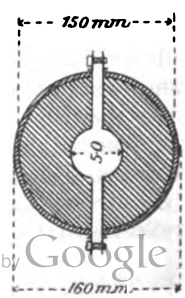


Abb. 2.

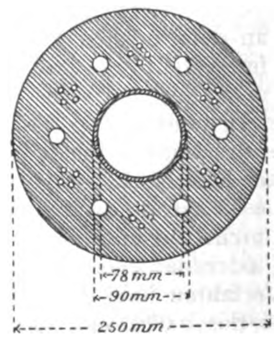


Abb. 3.

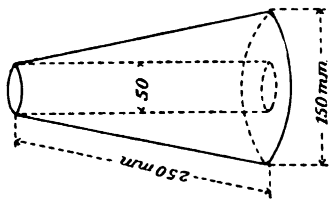


Abb. 4.

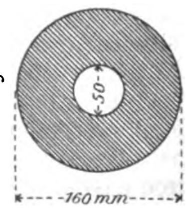


Abb. 5.

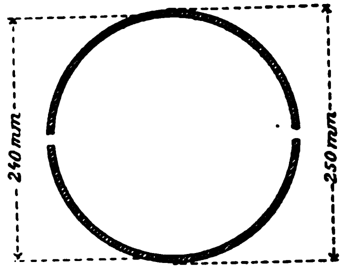


Abb. 6.

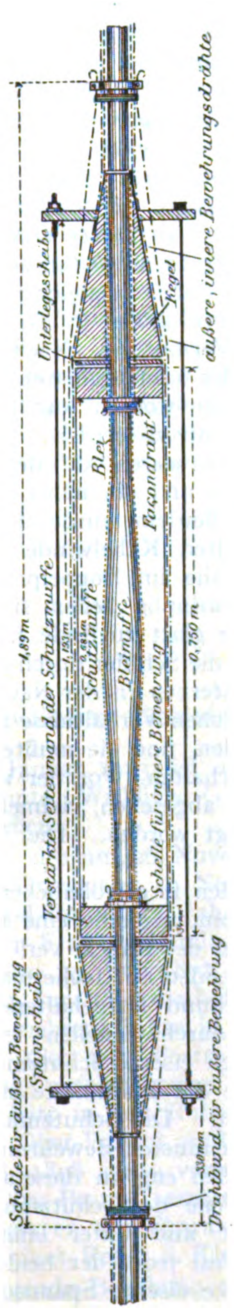

Schelle für äußere Bewehrung
Spannscheibe
Verstärkte Seitenwand der Schutzmuffe
Unterlegescheibe
1,89 m
1,193 m
0,883 m
Schutzmuffe
Blei
Bleimuffe
Façondraht
Schelle für innere Bewehrung
0,750 m
330 mm
Drahtbund für äußere Bewehrung
Kegel
äußere, innere Bewehrungsdrähte

Abb. 7.

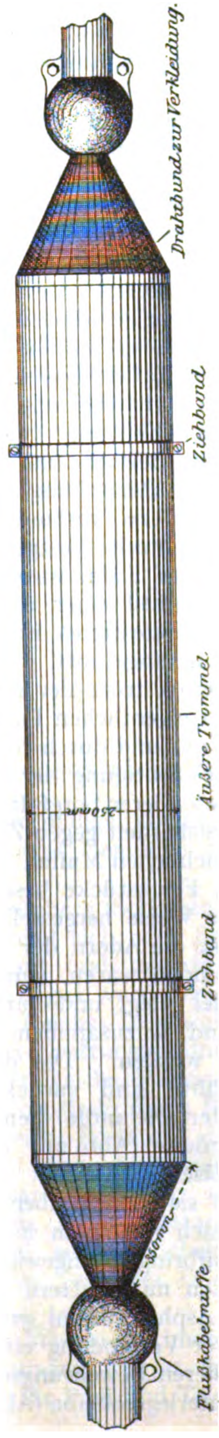

Drahtbund zur Verkleidung.
Ziehband
Äußere Trommel
250 mm
Ziehband
330 mm
Flußkabelmuffe

Abb. 8.

Vor Aufnahme der eigentlichen Instandsetzungsarbeiten wurde durch eine Fehlerortsbestimmung festgestellt, daß die Feuchtigkeit in der Zwischenzeit nicht weiter in das Kabel eingedrungen war. Das Aufnehmen des schweren Kabels geschah in der Weise, daß es vom Nordufer aus von zwei großen Prähmen, die durch Balken miteinander verbunden waren, unterfahren und mit einer Doppelhandwinde hochgezogen wurde. Das Ende des Kabels war am Ufer fest verankert, die freigewordene Strecke wurde auf Prähmen und Kähnen gelagert (Abb. 1). Etwa 80 m vom Ufer entfernt, lag das Kabel unter einer der zahlreichen Sandbänke, die sich häufig sehr schnell bilden und ebenso schnell wieder verschwinden, und war so mit Sand belastet, daß ein weiteres Heben mit der Handwinde unmöglich war. Es gelang indes, einen mit Hebewerkzeugen ausgerüsteten Dampfer heranzuziehen, der das Kabel in zwei Stunden auf weitere 22 m freilegte. Hierauf wurde das Kabel um $56^1/_2$ m gekürzt. Die Papierisolation war an dieser ersten Schnittfläche noch sehr feucht, erwies sich dagegen an der 21 m weiter gelegenen zweiten Schnittstelle als vollständig trocken, und es durfte angenommen werden, daß der Rest des Kabels unversehrt sei. Die vom linken (Süd-) Ufer aus vorgenommene Isolationsmessung bestätigte diese Vermutung. Nachdem das Ersatzkabel herangeschafft und nach Entfernung des unbrauchbaren Kabels auf den vorhandenen Prähmen und Kähnen ausgelegt worden war (Abb. 1), konnte daher mit der Herstellung der Lötstelle begonnen werden.

Die beiden zu verbindenden Kabelenden waren auf dem Doppelprahm unter einem Lötzelte festgelegt. Der Prahm und ein näher am Ufer aufgestellter größerer Kahn waren verankert; außerdem wurde der Doppelprahm mit dem Drahtseil einer am Ufer aufgestellten Kabelwinde verbunden und ein am Ufer befestigtes Hanfseil noch an die im Doppelprahm befindliche Handwinde herangeführt. Durch diese Anordnung ließen sich die Instandsetzungsarbeiten trotz der starken Strömung glatt zu Ende führen. Von der Sperrung der eigentlichen Fahrstraße wurden die Schiffer durch die rote Polizeiflagge am Tage und durch rote und weiße Laternen in der Nacht unterrichtet.

In Berücksichtigung der ungünstigen örtlichen Verhältnisse mußte die Lötstelle mit besonderer Sorgfalt hergestellt werden, und sie mußte vor allem eine genügende Sicherheit gegen Zug und Bruch erhalten. Von der Verwendung der sonst gebräuchlichen Muffen usw. ist deshalb abgesehen, vielmehr sind die erforderlichen Formstücke besonders angefertigt worden. Die Lötstelle wurde in folgender Weise hergestellt.

Nachdem die Adern der beiden Kabelenden in gewöhnlicher Weise miteinander verbunden waren, wurde um die Verbindungstelle eine Muffe aus starkem Walzblei gelegt und mit dem Bleimantel des Kabels verlötet, worauf die Bleimuffe und die zusammenstoßenden Kabelenden mit Isoliermasse vollständig ausgegossen wurden. Die durch ein Drahtbund festgehaltenen inneren Bewehrungsdrähte sind zurückgebogen und durch Schellen festgelegt. Zur Sicherung der Bleimuffe dient eine zweiteilige eiserne Schutzmuffe mit 5 mm starker Wandung (Abb. 2). Die Seitenwände der Eisenmuffe sind durch aufgenietete Eisenplatten auf 34 mm verstärkt. Die Schutzmuffe ist so abgepaßt, daß sie seitlich über die Schellen der inneren Bewehrungsdrähte übergreift und sich mit ihren inneren Seitenwänden eng an diese anschließt. Die vor dem Aufbringen angewärmten beiden Teile der Schutzmuffe sind durch eiserne Bolzen mit Muttern fest verschraubt und unter langsamem Nachgießen mit Asphaltgummi gefüllt worden. Auf jedes der beiden Kabelenden war vor ihrer Verbindung eine 18,5 mm starke eiserne Spannscheibe (Abb. 3) über die äußeren Bewehrungsdrähte, ferner je ein Kegel aus Gußeisen (Abb. 4) und eine Unterlegescheibe (Abb. 5) aus 5 mm starkem Eisen über die inneren

Bewehrungsdrähte aufgeschoben. Die beiden mit kegelartigen Ausschnitten versehenen Spannscheiben wurden mit dem Hammer kräftig auf die Kegel aufgetrieben und durch sechs hinreichend starke eiserne Bolzen mit Muttern und Gegenmuttern unter starkem Zuge miteinander verbunden. Da auf diese Weise Unterlegescheiben und Kegel gegen die Seitenwände der Schutzmuffe gepreßt wurden, erhielt die ganze Lötstelle ein zusammenhängendes, unwandelbares Gefüge. Die 7 mm starken äußeren Bewehrungsdrähte, die gleichfalls durch die Spannscheiben fest gegen die Kegelmäntel gepreßt wurden, sind über die Schutzmuffe hinweg durch Bohrlöcher der gegenüberliegenden Spannscheibe geführt und auf den ungelösten Bewehrungsdrähten des Kabels durch starke Schellen befestigt worden. Zur weiteren Sicherheit wurden die freien Drahtenden noch zurückgebogen und durch je ein kräftiges Drahtbund festgelegt.

Um die Verbindungstelle nach außen hin abzurunden, ist zwischen den beiden Spannscheiben eine zweiteilige Trommel aus 5 mm starkem Eisen (Abb. 6) befestigt worden, die durch zwei flache Ziehbänder zusammengehalten wird. Die Trommel ist mit Asphaltteer vollständig ausgegossen und äußerlich mit Mennige gestrichen. Der Raum zwischen den Spannscheiben und den Schellen der äußeren Bewehrungsdrähte wurde mit Jutehanfabfällen ausgefüllt, die mit Schiemannsgarn festgebunden und mit einem glatten Winkel aus 4 mm starkem Eisendraht umgeben sind. Abb. 7 zeigt den Querschnitt und Abb. 8 die äußere Form der fertigen Lötstelle.

NACHRUF.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Hennicke †.

Am 14. Januar 1913 ist in Berlin der vormalige vortragende Rat im Reichs-Postamte, Wirkliche Geheime Ober-Postrat Hennicke im 70. Lebensjahre verstorben.

Hennicke, der am 26. November 1843 in Grünberg (Schlesien) geboren war, besuchte die Gymnasien in Neiße und Brieg, hielt sich nach Erfüllung seiner Militärdienstpflicht einige Jahre in Amerika auf und machte 1870/71 den Feldzug gegen Frankreich mit; während des Krieges wurde er zum Leutnant befördert. Am 27. Juni 1872 trat er in den Reichs-Telegraphendienst ein, bestand am 2. Juni 1881 die höhere Telegraphenverwaltungsprüfung und wurde, nachdem er mehrere Jahre in den Bureaus des Reichs-Postamts beschäftigt worden war, 1892 zum Postrat bei der Ober-Postdirektion in Berlin ernannt. Im Jahre 1893 erfolgte seine Berufung ins Reichs-Postamt, dem er bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand — 1. April 1910 — angehört hat. 1895 war er zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter, 1897 zum Geheimen Postrat und 1898 zum vortragenden Rat im Reichs-Postamt, 1901 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt worden. Bei seinem Scheiden aus dem Dienste erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat mit dem Range eines Rates 1. Klasse.

Hervorragende Begabung und umfassendes Wissen zeichneten den Heimgegangenen aus. Durch seine reichen Erfahrungen hat er der Verwaltung sehr wertvolle Dienste geleistet. Zum Archiv für Post und Telegraphie stand

er in enger Beziehung, da ihm mehrere Jahre dessen redaktionelle Leitung und Herausgabe oblag. Längere Zeit war ihm auch das Postmuseum unterstellt, für dessen weiteren Ausbau er mit Umsicht und Geschick unermüdlich wirkte. Ein offener Charakter, ein tiefes Gemüt, ein unverwüstlicher Humor, ein feinsinniges Kunstverständnis und vielseitige literarische Interessen waren ihm eigen und haben ihm im engeren Kreise seiner Amtsgenossen und weit darüber hinaus viel Zuneigung und Wertschätzung erworben. Ehre seinem Andenken!

LITERATUR.

Beitrag zur Theorie und Untersuchung der Ferrarismeßgeräte. Von Dr.-Ing. Emil Wirz. 129 Seiten. Preis 4 ℳ. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1912.

Die Arbeit behandelt das schwierige und schon mehrfach nach der einen oder andern Seite untersuchte Problem der als Ferraris- oder Induktionsmeßgeräte bekannten und auf der Erzeugung von Wirbelströmen in einem Rotationskörper beruhenden Zähler und Zeigerapparate. Die zahlreichen Ausführungsformen als Strom-, Spannungs- und Leistungsmesser sind aus dem grundlegenden Ferrarisschen Versuche des Jahres 1885 entstanden, bei dem ein Metallzylinder oder eine Metallscheibe durch zwei oder mehrere phasenverschobene Wechselfelder in Drehung versetzt wird.

Nach Aufstellung der Grundgleichungen für die Wirbelstromerscheinungen mit Hilfe der Vektorenrechnung wird die Theorie der Apparate dargestellt. Bei ihrer Verschiedenheit ist eine allgemein gültige Arbeitsgleichung nicht möglich. Es werden die Drehmomentgleichungen bei sinusförmigen oder beliebigen symmetrischen Feldern und bei unsymmetrischer Anordnung der Pole, namentlich bei der am häufigsten vorkommenden Dreizacken-Anordnung geformt, die Schaltungen zur Erzielung der 90°-Phase besprochen und die Ergebnisse sowie das Verhalten der Apparate in der Verwendung kritisch untersucht. Infolge ihrer Abhängigkeit von der Temperatur, Periodenzahl und Wellenform werden die Apparate, so sehr sie sich sonst als Schalttafelinstrumente und Verbrauchsmesser eignen, für Präzisionsmessungen nicht zu benutzen sein.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 3. BERLIN, FEBRUAR. **1913.**

Der Wert kaufmännischer Buchführung und Rechnungslegung für die staatlichen Verkehrsanstalten, besonders für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Von Ober-Postinspektor Dr. Nickau in Berlin.

I. Die Ziele der kaufmännischen Buchführung und Rechnungslegung.

Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 10. Mai 1897 verlangt im § 39 von jedem Kaufmanne zum Zwecke der Gewinn- oder Verlustermittlung die jährliche Aufstellung einer »Bilanz«, d. i. »eines das Verhältnis des Vermögens und der Schulden darstellenden Abschlusses«. Auch ohne die gesetzliche Bestimmung würde der Kaufmann sich der Notwendigkeit einer Bilanzaufstellung kaum entziehen können; denn wer ein Unternehmen betreibt, hat selbst das größte Interesse daran, von Zeit zu Zeit festzustellen, ob er in seinem Betrieb Erfolge gehabt, und mit welchem Gewinn oder Verlust er gearbeitet hat.

Für die staatlichen Betriebe besteht ebenfalls das Bedürfnis zur Ermittlung des Gewinns und Verlustes, jedoch berechnen sie ihren Gewinn nicht durch eine Bilanz, sondern durch einen einfachen Rechnungsabschluß, in dem die Einnahmen und die Ausgaben gegenübergestellt werden. Diese Berechnungsart ist auf den kaufmännischen Betrieb nicht anwendbar. Die Bilanz des Kaufmanns, seine Gewinn- und Verlustrechnung steht in unlöslichem Zusammenhange mit der im kaufmännischen Geschäftsleben ge-

pflegten Buchführung, deren Ausfluß, deren natürlicher Abschluß eben die Bilanz ist.

Der Gang des kaufmännischen Verfahrens ist kurz folgender. Der Bilanz vorauf geht die Inventur. Der Kaufmann ermittelt am Ende des Geschäftsjahrs zunächst die Bestände an barem Gelde, Waren, Immobilien usw. Ihren Wert schreibt er den einzelnen Konten (Kassa-Konto, Waren-Konto, Immobilien-Konto usw.) gut und dann, nach dem bei der doppelten Buchführung bestehenden Grundsatze, daß jeder Geschäftsvorfall zweimal (einmal als Kredit-, einmal als Debetposten) gebucht werden muß, dem Bilanzkonto zur Last. Gleichzeitig werden auf Grund des Hauptbuchs oder des Kontokorrentbuchs die Passiva (die Forderungen, die andere Personen an das Geschäft haben) ermittelt, die betreffenden Konten damit belastet und das Bilanzkonto dafür erkannt. Das Bilanzkonto übernimmt also in die linke Spalte (Sollseite) die Aktiva, in die rechte Spalte (Habenseite) die Passiva des Geschäfts.

Diesem Vorgange liegt folgender Gedanke zugrunde. Das Bilanzkonto bildet die Hauptvermögensverwaltung, der von den Konten (den Einzelverwaltungen, in die sich der Kaufmann sein Geschäft zerlegt denkt) die Inventurbestände abgeliefert werden. Demgemäß setzen sich die Konten die Bestände als Ablieferung in Forderung, während sich das Bilanzkonto die Bestände als Einnahme in Schuld setzt. Umgekehrt werden die Konten für die Schulden, deren Tilgung nunmehr das Bilanzkonto übernimmt, belastet, und das Bilanzkonto wird dafür erkannt.

Nach Erledigung dieser Buchungen werden die Konten abgeschlossen. Ist die Summe auf der Haben-Seite größer, so hat das Konto einen Überschuß erzielt, ist die Summe der Soll-Seite größer, so hat das Konto mit Verlust gearbeitet. Der Unterschied zwischen den Summen der Soll- und der Haben-Seite, der Saldo, gibt die Höhe des Gewinns oder des Verlustes an. Die einzelnen Gewinn- und Verlustposten werden nicht unmittelbar auf das Bilanzkonto übernommen, sondern erst in einem »Gewinn- und Verlustkonto« zusammengestellt. Zu diesem Zwecke werden die betreffenden Konten einerseits für den Gewinn, den sie abzuliefern haben, aber nicht abliefern, belastet, anderseits für Verluste erkannt, und dem Gewinn- und Verlustkonto werden demgemäß Gewinne gut und Verluste zur Last geschrieben. Der Saldo des Gewinn- und Verlustkontos gibt den Gesamtgewinn oder -verlust des Geschäfts an und wird auf das Bilanzkonto übertragen.[1])

Schließlich wird noch das am Anfange des Geschäftsjahrs vorhanden gewesene Kapital (das die Hauptvermögensverwaltung von dem Geschäfte zu fordern hat) durch Saldieren des Kapitalkontos ermittelt und dem Bilanzkonto gutgeschrieben. Die Bilanzrechnung ist damit abgeschlossen; die Aufrechnungen der Soll- und der Haben-Seite müssen, wenn bei der Buchführung kein Fehler gemacht worden ist, übereinstimmen.

Die Vorzüge dieses Abschlußverfahrens lassen sich leicht erkennen.

[1]) Bei der gewöhnlichen doppelten Buchführung wird der Saldo des Gewinn- und Verlustkontos auf das Kapitalkonto übertragen. In der Bilanz selbst kommt dann Gewinn oder Verlust nicht getrennt zum Ausdruck; das Kapitalkonto erscheint bereits mit dem durch den Jahresertrag veränderten Betrage. Das Ergebnis ist für die Bilanz aber dasselbe; die Abweichung ist nur formeller Art und wird bei den Aktiengesellschaften geübt, da § 261 des Handelsgesetzbuchs vorschreibt, daß in den Bilanzen der Aktiengesellschaften zum Zwecke der Rechnungslegung Gewinn und Verlust besonders erscheinen müssen.

Durch die Bilanz erhält der Kaufmann

1. eine Darstellung seines Vermögenszustandes;
2. eine Klarstellung seines Gewinns oder Verlustes;
3. eine Übersicht über die Einträglichkeit der einzelnen Geschäftszweige, denen er ein Konto errichtet hat. Schließlich dient
4. die Bilanz im Verein mit dem Gewinn- und Verlustkonto zur Rechnungslegung in den Fällen, in denen Eigentümer und Verwalter des Vermögens oder Geschäfts nicht ein und dieselbe Person sind, wie z. B. bei Aktiengesellschaften.

II. Der besondere Charakter des kaufmännischen und des staatlichen Betriebs.

Zur Prüfung der Frage, ob die Aufstellung dieser kaufmännischen Bilanz auch für die staatlichen Betriebe, im besonderen für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung empfehlenswert ist, bedarf es zunächst der Untersuchung, welche Unterschiede zwischen dem Privat- und dem Staatsbetriebe bestehen, worin der Kaufmann einerseits und die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung anderseits ihre Aufgabe erblickt, und wie beide ihren Betrieb gestalten und verwalten. Aus dieser Untersuchung werden sich die Punkte ergeben, die bei der Wahl der für den Privat- oder den Staatsbetrieb zweckmäßig anzuwendenden Rechnungsformen maßgebend sein müssen. —

Alle menschliche Tätigkeit wird von dem Streben beherrscht, mit möglichst wenig Opfern ein möglichst großes Maß an Arbeitserfolg zu erzielen; dieser Trieb, in der Volkswirtschaftslehre »das ökonomische Prinzip« genannt, ist in der wirtschaftlichen Natur des Menschen begründet und zu allen Zeiten und in allen Zonen in den Menschen lebendig gewesen. Seit man sich daran gewöhnt hat, alles Gut durch Geldwert auszudrücken, ist aus dem ökonomischen Prinzip das »Rentabilitätsprinzip« entstanden, d. h. der Grundsatz, mit möglichst wenig Opfern möglichst viel Geld zu erwerben und nur dann zu produzieren, wenn die Produktion einen baren Überschuß über die aufgewandten Kosten, einen Geld-Mehrertrag, einen Reingewinn ergibt.

Dieses Prinzip beherrscht das heutige Wirtschaftsleben, vor allem die Tätigkeit des Kaufmanns und ist für den ganzen Geschäftsbetrieb des Kaufmanns charakteristisch. Denn der Kaufmann will nicht nur Geld erwerben, er will auch möglichst viel, möglichst schnell, auf jede rechtlich zulässige Art und Weise erwerben. Er hat keinen festgefügten Unternehmungsrahmen, sondern betreibt alles, was Gewinn verspricht, er spekuliert und wagt, ändert seinen Betrieb, seine Produktion, wenn sich die Konjunkturen ändern, regelt seine Preise in geschickter, geschmeidiger Weise nach Angebot und Nachfrage und muß es verstehen, die günstige Gelegenheit sofort zu erfassen und auszunutzen, sich jeder Sachlage schnell anzupassen.

Sein Geschäftsbetrieb ist also voll Leben, Bewegung und Veränderung, wobei ihm der Umstand zustatten kommt, daß er sein eigener Herr ist und bei seinen Entschließungen und Handlungen an niemandes Weisung oder Gebot gebunden ist. Erschwert wird die Geschäftsleitung nur dadurch, daß der Kaufmann alles nicht selbst ausführen und oft auch nicht selbst überblicken kann. Er ist daher auf die Hilfe und Unterstützung seines Personals angewiesen und Nachteilen ausgesetzt, wenn dieses nicht durchweg mit Interesse und zuverlässig arbeitet.

Ein wesentlich anderes Bild bietet die Tätigkeit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Vor allem erblickt sie ihre Aufgabe nicht hauptsächlich darin, einen Reingewinn herauszuwirtschaften; höher als der Geldgewinn steht ihr der volkswirtschaftliche Reinertrag, das Gemeinwohl, und wir können beobachten, daß sie mit gleicher Liebe und gleichem Interesse gewinn- wie verlustbringende Zweige betreibt, daß sie ihre Dienste ebenso gut und ebenso billig dem Geschäftsmanne der Großstadt wie dem Bewohner des einsamen Gebirgsdorfes leistet, daß sie nicht fragt, ob der Verkehr in den Industriebezirken einträglicher ist als der Verkehr auf dem Lande. Die Übernahme des Verkehrswesens in die öffentliche Verwaltung ist im wesentlichen nur des allgemeinen Interesses wegen in der Absicht erfolgt, die allseitige Verwertung der Verkehrsmittel in wirtschaftlicher Weise zu ermöglichen, Ungleichheiten zu beseitigen und den Verkehr zur Förderung des Volkswohlstandes zu erleichtern.

Daß die Postverwaltung in Wirklichkeit einen Reinertrag erzielt, spricht nicht dagegen. Wäre der Staatshaushaltetat nicht von jeher mit auf den Gewinn der Verkehrsanstalten gegründet worden, so würde man nicht mehr daran denken, sie zu einer Einnahmequelle zu machen, nachdem man ihre hohe volkswirtschaftliche Bedeutung erkannt hat. Da aber ein Reinertrag schon lange in die Staatskasse geflossen ist, so läßt er sich nicht leicht plötzlich entbehren (Rau, Grundsätze der Finanzwissenschaft). Bei der Finanzlage des Reichs würde andernfalls eine stärkere Anziehung der Steuerschraube die unmittelbare Folge sein.

Im Gegensatze zu dem beweglichen, von allen möglichen Zufällen abhängigen Betriebe des Kaufmanns wickelt sich der Geschäftsbetrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung einfach und gleichförmig ab. Ihr Wirkungskreis ist fest umgrenzt, die Gebühren für die Leistungen schwanken nicht, sondern sind durch Gesetz oder Verordnung geregelt, der Geschäftsgang ist bis auf das kleinste durch Dienstanweisungen geordnet. Während der Kaufmann bemüht sein muß, seinen Kundenkreis stetig zu vermehren oder wenigstens eine Verminderung seines Absatzes zu vermeiden und die Mitbewerber aus dem Felde zu schlagen, ist die Postverwaltung vom Publikum vermöge des Postzwanges und der ihr sonst gewährten Rechte ganz unabhängig und auf den wesentlichsten Gebieten ohne Mitbewerb. Anderseits fällt die dem Kaufmanne gebotene Möglichkeit, günstige Geschäftsgelegenheiten für sich zu verwerten, bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gänzlich weg.

Dazu kommt, daß die Verwaltung mit sorgsam ausgewählten, vereidigten und versorgungsberechtigten Beamten arbeitet, deren Verantwortlichkeit gesetzlich geregelt ist. Wenn der Etat durch die Beamtenbesoldungen und die sonstigen Verpflichtungen des Staates gegen das Personal auch stark belastet wird, so ist anderseits zu beachten, daß die Erfolge der Verwaltung wesentlich auf der Zuverlässigkeit und treuen Pflichterfüllung des Personals beruhen.

Es ist natürlich, daß sich die Beweglichkeit des kaufmännischen Geschäftsbetriebs in den Ertrags- und Vermögensverhältnissen widerspiegelt. Die Erfolge der einzelnen Unternehmungen sind von allen möglichen Einflüssen, von Krieg und Frieden, von Witterungsverhältnissen usw. abhängig; Gewinn und Verlust wechseln stetig; der Vermögenszustand ist schwankend und ruht im allgemeinen auf unsicherer Grundlage. Hieraus ergeben sich wichtige Bedingungen für die kaufmännische Rechnungsführung. Bei der lebhaften Veränderlichkeit des Besitzstandes ist es für den Kaufmann dringend geboten, sich den Überblick über seine Vermögenslage zu wahren. Die

nötigen Verfügungen können nur dann mit Einsicht getroffen werden, wenn er seine finanzielle Lage kennt und von den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln genaue Kenntnis hat. Er muß demnach von Zeit zu Zeit einen Rechnungsabschluß fertigen, aus dem er eine Übersicht über seinen Vermögenszustand gewinnen kann. Dazu ist die vorher beschriebene Bilanz gut geeignet.

Im weiteren muß der Kaufmann nach dem für ihn allein maßgebenden Rentabilitätsprinzip von seiner Bilanzrechnung verlangen, daß sie Gewinn und Verlust des Geschäfts im ganzen und der einzelnen Zweige im besonderen nachweist, damit er die Zweige, die ihm nur geringen Gewinn oder gar Verlust bringen, entweder fallen lassen oder, damit sie einen ausreichenden Ertrag abwerfen, auf anderen Grundlagen einrichten kann.

Der Kaufmann ist also auf die Bilanzrechnung angewiesen.

Bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung liegen in dieser Beziehung die Dinge anders. Die Stetigkeit des Geschäftsbetriebs und Geschäftsumfanges zeigt sich auch in den Ertragsverhältnissen. Die Einnahmen und Ausgaben wachsen in annähernd gleichem Maße, so daß sie im voraus überschlagen werden können. Ist die Steigerung der Einnahmen unter dem Einfluß ungünstiger wirtschaftlicher Umstände geringer als gewöhnlich, so können die Ausgaben beschränkt werden, indem man für Neuanlagen und Erweiterung der Betriebseinrichtungen geringere Mittel ansetzt; auf diese Weise lassen sich beträchtliche Schwankungen des Gesamtergebnisses vermeiden. Weiter ist zu beachten, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung außer dem in ihren Anlagen steckenden Kapital und dem Betriebsfonds kein Vermögen besitzt, denn alle Überschüsse liefert sie an die Reichs-Hauptkasse ab. Ferner besteht dem kaufmännischen Betriebe gegenüber der beträchtliche Unterschied, daß die Verwaltung kein Vermögen in Warenlagern oder ausstehenden Forderungen hat, und daß bei ihr im allgemeinen der Barverkehr herrscht, wodurch eine außerordentlich einfache Buchführung und ein ebenso einfacher Rechnungsabschluß ermöglicht wird. Alle Umstände, die der Kaufmann mit der Bewertung und Verrechnung der Bestände, der Forderungen und Verbindlichkeiten hat, fallen also bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung weg.

III. Folgerungen für die Buchführung und Rechnungslegung des staatlichen Postwesens.

Es ist nun zu erwägen, ob bei diesem tiefgehenden Unterschiede zwischen der Postverwaltung und dem Kaufmanne die bereits aufgezählten Vorteile der kaufmännischen Bilanzrechnung auch für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bestehen würden.

Als erster Vorzug der Bilanz war hervorgehoben, daß sie eine Vermögensübersicht bietet. Auf Grund dieser Übersicht gewinnt der Kaufmann eine Kontrolle darüber, ob seine Unternehmungen den ihm zu Gebote stehenden Mitteln entsprechen. Erforderlich ist diese Kontrolle auch für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, denn jede Wirtschaft beruht auf den beiden Grundlagen der Einnahme und Ausgabe, und richtig wirtschaften heißt nichts anderes, als diese beiden Grundlagen in das richtige Verhältnis zueinander setzen. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat jedoch zur Lösung dieser Aufgabe nicht die umständliche Bilanzrechnung nötig. Da sie Einnahmen und Ausgaben des kommenden Geschäftsjahrs im voraus ungefähr veranschlagen kann, ist sie imstande, vor Be-

ginn des Rechnungsjahrs einen Wirtschaftsplan, den Etat, aufzustellen, in dem Ausgaben und Einnahmen genau abgewogen sind, und der bei der Wirtschaftsführung des nächsten Rechnungsjahrs als Richtschnur zu dienen hat.

Es ist klar, daß die Aufstellung eines solchen Voranschlags um so schwieriger wird, je schwankender die Einnahmen und Ausgaben sind, und daß er beim Kaufmanne wegen der Unmöglichkeit der Vorausberechnung der Ertragsverhältnisse unausführbar ist.

Bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung scheidet im allgemeinen der erschwerende Einfluß der Schwankungen aus, wenn auch naturgemäß das vielgestaltige Verkehrsleben gewisse Abweichungen von dem planmäßigen Voranschlage mit sich bringt. Durch die von den Ober-Postdirektionen monatlich eingehenden Kassenauszüge gewinnt die Zentralverwaltung aber in kurzen Zeitabschnitten ein Bild der wirklichen Wirtschaft im ganzen und in ihren einzelnen im Etat vorgesehenen Abteilungen und ist in der Lage, bei ungünstigen Ergebnissen auf eine Beschränkung der Ausgaben hinzuwirken; dies ist auch schon wiederholt geschehen, wenn die Befürchtung bestand, daß der veranschlagte Überschuß nicht ganz erreicht werden würde.

Den Ansprüchen an eine geordnete Rechnungsführung wird also durch die bestehenden Einrichtungen genügt. Die Postverwaltung bedarf daher einer Übersicht des gesamten Vermögenstandes um so weniger, als diese Übersicht für die Kontrolle der aufzuwendenden Mittel völlig wertlos sein würde. Die Übersicht würde weiter nichts sein als ein Nachweis des Anlagekapitals und des Betriebsfonds. Für die Frage der Einführung eines neuen oder der Erweiterung eines bestehenden Dienstzweigs würde die Übersicht keinen hinlänglichen Anhalt bieten.

Wenn die Bilanz weiter dem Kaufmanne zur Feststellung des Gewinns oder Verlustes seines Geschäfts dient, so erreicht die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung dies für ihren Betrieb in einfacher, zuverlässiger Weise durch die Kameral-Rechnungsführung. Die kaufmännische Bilanzrechnung würde die Ermittlung des Reingewinns sogar erschweren. Wenn z. B. für die Anschaffung irgend einer Betriebsanlage 20 000 ℳ ausgegeben werden, so verringert sich der Reingewinn um 20 000 ℳ. Bei der kaufmännischen Bilanzrechnung würde dies nicht zutage treten, denn in Wirklichkeit bedeutet ja die Ausgabe keinen Verlust für das Geschäft. Es findet nur ein Tausch statt, an Stelle der baren 20 000 ℳ besitzt das Geschäft jetzt eine Betriebsanlage im Werte von 20 000 ℳ; um diesen Betrag erhöht sich also das Anlagekapital. Als Ausgabe erscheinen die 20 000 ℳ erst dann, wenn die Betriebsanlage abgenutzt oder unbrauchbar geworden ist. Bis zu diesem Zeitpunkte bilden die 20 000 ℳ einen Vermögensbestandteil. Die Verwaltung müßte also zunächst 20 000 ℳ abliefern, obwohl sie den Betrag nicht mehr in bar hat. Das würde natürlich zu Unzuträglichkeiten führen, und es müßten ähnlich wie bei den Aktiengesellschaften durch Errichtung besonderer Fonds Vorkehrungen getroffen werden, indem durch jährliche Abschreibungen von dem Erwerbspreis eines Gegenstandes im Laufe seiner Nutzungsdauer die Summe zusammengespart wird, die bei dem Unbrauchbarwerden des Gegenstandes zu seiner Erneuerung erforderlich ist. Hieraus entständen große Schwierigkeiten und Unklarheiten, die es nicht als empfehlenswert erscheinen lassen, die kaufmännische Bilanzrechnung um der Gewinn- oder Verlustermittelung willen einzuführen.

In dritter Linie kommt die Bedeutung der Bilanzrechnung als Hilfsmittel zur Überwachung des Ertrags der einzelnen Geschäftszweige in Betracht. Dieser Punkt erscheint zuerst als ein großer Vorzug

gegenüber jeder anderen Rechnungsform, erweist sich aber bei näherer Prüfung als weniger bedeutungsvoll, und zwar — abgesehen von der Unmöglichkeit einer ganz zuverlässigen Bilanzaufstellung, wovon noch später die Rede sein wird — aus dem Grunde, weil die Verwaltung die Folgerungen, die der Kaufmann aus dem Ergebnisse der Bilanz zieht, ihrerseits nicht ohne weiteres in die Wirklichkeit übersetzen kann.

Der Kaufmann gibt Geschäftszweige, die andauernd keinen oder keinen ausreichenden Ertrag abwerfen, auf; das kann die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht. Denn der Vorzug des staatlichen Betriebs vor der privaten Unternehmung liegt gerade darin, daß im Sinne ausgleichender Gerechtigkeit die schwächeren, nicht ertragsreichen Betriebszweige durch die Erträge der anderen gestützt werden können. Zu solchen Opfern im Interesse des Gemeinwohls ist die Staatsverwaltung verpflichtet. Die Privatunternehmer vermögen infolge ihrer Zersplitterung, des Mitbewerbs anderer und des sie leitenden Eigennutzes einen solchen Ausgleich nicht zu schaffen. Die Überweisung von Betriebszweigen, die keinen Gewinn bringen, an private Erwerbsgesellschaften ist daher ausgeschlossen.

Allerdings kann die andauernde erhebliche Unterbilanz solcher Geschäftszweige, bei denen nicht die Gesamtheit des Volkes, sondern nur einzelne Klassen besonders beteiligt sind, der Verwaltung Anlaß bieten, eine Änderung der Gebühren usw. in Betracht zu ziehen. Die Bilanzrechnung gewährt in dieser Beziehung aber auch keine namhaften Vorteile, denn sie läßt nur den Verlust erkennen, der bei einem Betriebszweige entsteht, gibt aber — ebenso wie die doppelte Buchführung — nicht die nötigen Unterlagen zur Beurteilung der Frage, welche Umstände die Unterbilanz verursacht haben, und welche Änderungen erforderlich sind, um die Unterbilanz zu beseitigen. Zur Erwägung solcher Fragen sind ganz andere Ermittlungen, namentlich statistische Beobachtungen, erforderlich. Daß nicht allein die Selbstkosten, sondern noch manche andere Umstände, wie die Lebhaftigkeit der Benutzung, der Gebrauchswert, die Tragfähigkeit usw. bei einer Tarifbildung mitsprechen, ergibt schon der Vergleich zwischen Briefen und Postkarten; bei beiden hat die Post annähernd gleiche Kosten, während die Gebühren sehr voneinander abweichen.

Der Nutzen der Bilanzrechnung für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wäre also mit der Angabe, daß ein Geschäftszweig einen bestimmten Zuschuß erfordert, erschöpft. Um dies zu ermitteln, ist aber nicht die umständliche Bilanz erforderlich, vielmehr genügt ein einfacher Überschlag, und ins einzelne gehende Untersuchungen sind erst erforderlich, wenn die Frage einer Gebührenänderung ernstlich erwogen wird. Solche Ermittlungen von Zeit zu Zeit vorzunehmen, ist entschieden nützlich, um festzustellen, welchen Ertrag die einzelnen Geschäftszweige bringen, und welche Ausgabe sie verursachen. Einerseits ergibt sich dann die Möglichkeit, der in Geschäftskreisen und in der Volksvertretung stets vorhandenen Neigung, eine übermäßige Verbilligung der Gebühren herbeizuführen, mit Erfolg entgegenzutreten, anderseits werden dadurch die Grundlagen zu einer richtigen Tarifbildung geschaffen. Der umständlichen kaufmännischen Bilanz und des großen Arbeitsaufwandes, den eine fortgesetzte derartige Buchführung erfordern würde, bedarf es aber nicht.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß die Bilanzrechnung auch zum Zwecke der Rechnungslegung für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wertlos ist. Denn die Bilanz gibt nur ein Augenblicksbild. Die Entwicklung der einzelnen Positionen dagegen bringt die Buchführung zum

Ausdruck. Was die Frage der Brauchbarkeit der doppelten Buchführung für die staatlichen Verkehrsanstalten betrifft, so genügt es, darauf hinzuweisen, daß das in allen Verwaltungszweigen gebräuchliche, durch Jahrhunderte hindurch vervollkommnete Rubrikensystem den großen Vorzug vor der kaufmännischen Buchführung hat, daß es die einzelnen Geschäftsvorgänge nicht unter sich in Verbindung zu bringen sucht, sondern daß es einheitlich alle Vorgänge auf eine einzige Person, die Verwaltung, bezieht, genau wie der Etat gegliedert ist, und daß es dadurch eine leichte, schnelle Rechnungsprüfung ermöglicht.

Die Ausführungen ergeben also, daß die kaufmännische Bilanzrechnung für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wenig Wert hat, weil diese dasselbe Ergebnis durch die einfachere Kameral-Rechnungsführung erreicht, und weil sie nicht, wie der Kaufmann, alsbald die nötigen Folgerungen aus dem Ergebnisse der Bilanzrechnung ziehen kann.

Noch weniger empfehlenswert erscheint die Bilanz, wenn man bedenkt, daß ihre Aufstellung bei dem umfangreichen Betriebe der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung außerordentliche Schwierigkeiten und Kosten verursachen und dennoch kein zuverlässiges Bild geben würde.

Die Bilanz bedingt als Grundlage die Inventur, d. h. die Feststellung des Wertes der im Besitze der Verwaltung befindlichen Gegenstände. Da diese Gegenstände und Anlagen nicht zum Verkauf bestimmt sind, sondern dauernd Betriebszwecken dienen, so ist bei ihrer Bewertung der Nutzungswert, nicht der Verkaufswert maßgebend. Wegen der Unmöglichkeit, die wirklichen Gebrauchswerte der Betriebsgegenstände festzustellen, ist es üblich, die Gegenstände bei Aufstellung der Bilanz mit dem Erwerbspreise zu bewerten und der Abnutzung in der Weise Rechnung zu tragen, daß man eine gewisse Summe vom Werte abschreibt oder als Passivum in die Bilanz einstellt. Um diese Summe zu ermitteln, wird dem Erwerbspreise der Schrottwert gegenübergestellt, d. h. der Veräußerungswert, den das Material noch hat, wenn der Betriebsgegenstand oder die Anlage vollständig unbrauchbar wird. Der Unterschied bildet die allmähliche Abnutzung, die in jährlich gleichen Beträgen in der Bilanz zum Ausdruck kommen muß. Die jährliche Abschreibung wird also durch einen Bruch dargestellt, dessen Zähler der Unterschied zwischen Anschaffungs- und Schrottwert und dessen Nenner die Anzahl der Jahre ist, in der sich die Abnutzung vollzieht. Gleichzeitig werden, wie bereits früher angedeutet ist, diese Abschreibungen zur Bildung eines Erneuerungsfonds benutzt, aus dem die Kosten für die Instandhaltung und Neuanschaffung der Betriebsanlagen bestritten werden.

Die Abschätzung der Nutzungsdauer und die Ermittlung der Abschreibungsanteile, die bei jeder Instandsetzung des Gegenstandes von neuem berechnet werden müssen, würden natürlich große Mühe und Arbeit kosten und müßten doch, wenn der Erneuerungsfonds seinen Zweck voll erfüllen, und wenn vor allem die Bilanz ein getreues Bild geben soll, sorgfältig und genau vorgenommen werden. Hierbei fällt ins Gewicht, daß die Verwaltung des Erneuerungsfonds und die Rechnungslegung über ihn gleichfalls wieder mit Kosten verknüpft sein würden.

Die Schwierigkeiten wachsen, wenn die Bilanz die Einträglichkeit der einzelnen Geschäftszweige, wie z. B. der Briefbeförderung, der Paketbeförderung, des Zeitungsgeschäfts, ergeben soll. Mit wenigen Ausnahmen dienen die Grundstücke, Gebäude und Mobilien der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vielen Betriebszweigen gemeinsam. Es müßte also abgeschätzt werden, nicht nur wieviel von dem Erwerbspreise der Anlagen den einzelnen Konten anzu-

schreiben, sondern auch wieviel von den Abschreibungsanteilen jedem Konto anzurechnen ist. Das würde natürlich viel Mühe und Kosten verursachen; trotzdem würde das Ergebnis, da alles nur auf Schätzungen beruht, höchst unzuverlässig sein.

Dieselbe anteilmäßige Berechnung müßte überhaupt bei allen Ausgaben und Einnahmen stattfinden, und jeder einzelne Kassenvorfall müßte in die verschiedenen Posten zerlegt werden, die anteilmäßig auf die Konten entfallen. Das wäre eine mühsame und insofern vergebliche Arbeit, als aus ihrem unsicheren Ergebnisse sichere Schlüsse auf das innere Getriebe der Verwaltung nicht gezogen werden könnten. Bereits 1874, als der Verkehr sich noch in engeren Grenzen hielt, sagt Volkmann im »Deutschen Postarchiv«, S. 324: »Welche Schwierigkeiten die Ersetzung der jetzigen, so überaus klaren und übersichtlichen Nachweisung der Einnahmen durch eine kaufmännische, die Handlungsgeschäfte auch nur summarisch ersichtlich machende Buchführung mit sich führen, ja, wie unmöglich bei dem jetzigen Freimarkenwesen eine getrennte Nachweisung der Briefpost- und der Fahrposteinnahmen sein würde, das braucht Fachmännern nicht erst auseinandergesetzt zu werden. Dieselbe Unmöglichkeit einer ökonomischen Auseinandersetzung zwischen Brief- und Fahrpost liegt bei den Geschäftsausgaben und bei dem Grund- und Mobiliarvermögen vor.« In ähnlicher Weise urteilen über die Brauchbarkeit der kaufmännischen Rechnungsführung für den Staatsbetrieb überhaupt Rau, Malchus, Roscher, Adolph Wagner; in Österreich ist ein in der letzten Hälfte des 18. Jahrhunderts gemachter Versuch, die kaufmännische Rechnungsführung bei den staatlichen Verwaltungszweigen einzuführen, bald als unpraktisch wieder aufgegeben worden. Eine von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1911 eingesetzte Studienkommission ist nach eingehender Prüfung und nach Einsicht in den Geschäftsgang zahlreicher privater industrieller Unternehmungen zu dem Ergebnisse gekommen, daß die kaufmännische doppelte Buchführung »für den Staatseisenbahnbetrieb nicht in Frage kommen kann«. Nur für solche wirtschaftlichen Unternehmungen des Staates, die nach rein kaufmännischen Grundsätzen zu leiten sind (wie die Königl. Seehandlung, die Königl. Porzellanmanufaktur und die Königl. Bernsteinwerke in Königsberg Pr.), hat die kaufmännische Buchführung sich als durchführbar erwiesen.

Die bei anderen Verwaltungen vereinzelt aufgestellten »Bilanzen« sind keine eigentlichen Bilanzen im kaufmännischen Sinne; sie stellen keinen Buchabschluß, kein Ergebnis der Rechnungsführung dar, sondern sind unabhängig von der Buchführung angestellte Ertragsberechnungen oder überschlägliche Einträglichkeitsberechnungen, um ungefähr einen Anhalt für die Verzinsung des Anlagekapitals zu haben. Gegen sie richten sich daher die oben erwähnten Bedenken nicht in demselben Maße, wenn auch ihr Ergebnis, da alles nur auf Schätzung beruht, ungenau und anfechtbar ist.

Wir fassen unsere Ausführungen dahin zusammen, daß die kaufmännische Buchführung und besonders die kaufmännische Rechnungslegung für den Betrieb der staatlichen Verkehrsanstalten nicht empfehlenswert sind.

Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens im Jahre 1912.

Von Postrat Heß in Oppeln.

(Schluß.)

B. Vereinfachungen im inneren Betriebs- und Verwaltungsdienste.

1. Innerer Verkehr (Reichs-Postgebiet).

a. Annahmedienst.

Die Führung der Annahmelisten für Zahlkarten wurde durch die im April getroffene Anordnung erleichtert, daß in diese Listen die bei Postagenturen eingelieferten Zahlkarten von den Abrechnungs-Postämtern nur noch nach Aufgabenummer, Betrag und Namen der Postagentur einzutragen sind.[1]) Eine Einschränkung der Buchungsvermerke fand auch hinsichtlich der Führung der Annahmebücher A für Postanweisungen nach dem Auslande statt insofern, als seit Mitte vorigen Jahres bei diesen Büchern in der Bemerkungspalte die Postanweisungsbeträge in der fremden Währung nicht mehr angegeben zu werden brauchen.[2])

b. Abfertigungsdienst.

Eine wesentliche Vereinfachung in den Vorschriften über die Fertigung der Briefbeutel trat im Juni ein. Um die Zahl der einzeln zu übergebenden und zu befördernden Ladungsgegenstände möglichst einzuschränken, wurde nämlich nachgegeben, daß beim Vorliegen einer größeren Anzahl für gleiche Orte bestimmter Briefbunde, loser Drucksachen, Warenproben usw. solche Gegenstände in den Abfertigungstellen und Bahnposten in kleine Beutel zu verpacken und diese in die bloßgehenden Briefbeutel zu versacken sind, sowie daß derartige kleine Beutel je nach Bedarf, ohne vorhergegangene Verabredung, gefertigt werden dürfen und weder in die Karten noch in die Ladezettel eingetragen zu werden brauchen.[3])

Dem leicht zu Verlustfällen führenden Einschieben von Einschreib- und Geldbunden geringeren Umfanges in Drucksachensendungen soll die im April erlassene Anordnung vorbeugen, wonach Bunde dieser Art durch Beipacken gewöhnlicher, besonders zu verschnürender Briefsendungen oder durch Anbinden an geeignete gewöhnliche Briefbunde (Anfangsbunde usw.), u. U. auch durch Verwendung von Pappestücken zu verstärken sind.[4])

c. Entkartungs-, Ausgabe-, Bestell- und Packkammerdienst.

Bei den Entkartungstellen ist die Führung eines besonderen Ankunftsbuchs für Zahlungsanweisungen vom 1. Mai an weggefallen. Seit diesem Zeitpunkte werden die eingehenden Zahlungs- und Postanweisungen in ein gemeinschaftliches Ankunftsbuch eingetragen und beide Arten von Anweisungen bei der Bestellung, Ausgabe und Auszahlung völlig gleich behandelt.[5])

Zur Entlastung der bestellenden Boten bei Abwicklung des Postprotestdienstes wurde nachgegeben, daß der Protestbeamte die bei

---

[1]) A. V. 36 vom 6. April.

[2]) Berichtigungen zur Allgem. Dienstanweisung für Post und Telegraphie (Abschn. V, 2) für die Monate April bis Juni.

[3]) A. V. 95 vom 25. Juni; D. V. Z., S. 576.

[4]) A. V. 35 vom 4. April.

[5]) A. V. 40 vom 15. April.

der Postanstalt zurückzubehaltende Abschrift der Protesturkunde nicht mehr unter allen Umständen selbst zu fertigen hat, daß vielmehr diese Schreibarbeit einem anderen Beamten übertragen werden kann.[1])

Erwähnt sei ferner, daß die auf unbestellbaren gewöhnlichen Briefen haftenden Portobeträge bei Einsendung der Briefe an den Ausschuß für unbestellbare Postsendungen seit Ende August nicht mehr in einer besonderen Abteilung des Porto-Stundungsbuchs nachgewiesen zu werden brauchen.[2])

d. Zeitungsdienst.

Die Inlands-Zeitungspreisliste erhielt vom 1. Januar 1913 ab insofern eine vereinfachte Gestalt, als die Angabe der Bezugsbedingungen für zwei Monate infolge der vereinfachten Berechnung des Bezugspreises (s. A 1 b, S. 37) weggelassen werden konnte.[3])

Gleichzeitig wurden die Formulare zur Zeitungsbestellung und zur Verlegererklärung vereinfacht.[3])

e. Übergabe-, Lade- und Bahnpostdienst.

Der Übergabedienst wurde im Mai vereinfacht durch die Bestimmung, daß von dem Verfahren, Geldbriefbeutel in verschlossenen Säcken (Geldsäcken) auszutauschen, außer den Beamtenbahnposten auch solche Schaffnerbahnposten Gebrauch machen dürfen, die mit mindestens zwei Unterbeamten besetzt sind.[4])

Wegen Fertigung von sogenannten kleinen Briefbeuteln in den Bahnposten vgl. B 1 b, S. 74.

f. Verkehr mit den Postagenturen und Dienst bei den Postagenturen.

Die Übersichtlichkeit der Vorschriften über den Verkehr mit den Postagenturen und über den Dienst bei den Postagenturen wurde wesentlich erleichtert durch die Ausgabe einer neuen Dienstanweisung für Postagenturen Ende April.[5]) Wichtig ist, daß in sie u. a. die Ausführungsbestimmungen der Postordnung, soweit sie für die Postagenturen in Betracht kommen, hineingearbeitet worden sind und die Postordnung als Anhang aufgenommen worden ist, so daß mit dem 1. Juli der Abschnitt V, 1 der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie, der bis dahin auch den Postagenturen geliefert worden war, von ihnen zurückgezogen werden konnte.[5])

g. Dienst bei den Grenz-Ein- und -Ausgangs-Postanstalten und Post-Zolldienst.

Bei den Grenz-Eingangs-Postanstalten werden seit Anfang Februar 1912 die mit den Frachtkarten eingehenden belasteten Frankozettel nicht mehr mit dem Tagesstempel bedruckt.[6]) Gleichzeitig wurde nachgegeben, daß die Frankozettel von den Grenz-Eingangs-Postanstalten, wo dadurch Arbeit und Briefumschläge gespart werden, nicht in jedem einzelnen Falle sogleich, sondern in angemessenen Fristen, mindestens aber alle fünf Tage einmal, an die Einziehungs-Postanstalten abzusenden sind.[6]) Außerdem haben, damit die Einziehungs-Postanstalten besser erkennen können, für

[1]) D.V.Z., S. 391 ff.
[2]) A.V. 117 vom 20. August.
[3]) A.V. 155 vom 22. Oktober.
[4]) Vf. vom 2. Mai, I A.
[5]) A.V. 52 vom 27. April.
[6]) A.V. 16 vom 8. Februar.

welchen Monat die Frankozettel bei der Grenz-Eingangs-Postanstalt in deren Ausgabebuch eingetragen worden sind, seit derselben Zeit die Grenz-Eingangs-Postanstalten alle Frankozettel, die in den ersten Tagen des neuen Monats bei ihnen eingehen, aber noch in Kartenschlüssen des alten Monats enthalten sind, unter dem Datum des letzten Tages des alten Monats in das Auslands-Ausgabebuch einzutragen und das gleiche Datum, u. U. unter Verwendung besonders hierfür eingeführter Numerierstempel, auf den Frankozetteln selbst anzugeben.[1]) Im März wurde ferner nachgegeben, daß die Frankozettel bei den Einziehungs-Postanstalten in allen Verzeichnissen nur noch nach dem Betrage gebucht zu werden brauchen, während die Angabe der Buchungsnummer des Ausgabebuchs der Grenz-Eingangs-Postanstalt unterbleiben kann.[2])

Einer Vereinfachung der Geschäfte bei Abnahme und Prüfung der Frankozettel durch das Postanweisungsamt (jetzt Postrechnungsamt — s. später B 1 l) diente die Bestimmung, daß die Einziehungs-Postanstalten, sobald in einem Monate zehn oder mehr Frankozettel vorliegen, die entweder aus dem gleichen Verzollungsland unmittelbar zurückgelangt oder aus einem oder mehreren Ländern über die gleiche Grenz-Eingangs-Postanstalt zurückgeleitet worden sind, diese Frankozettel je in ein besonderes Verzeichnis für jedes Verzollungsland oder für jede Grenz-Eingangs-Postanstalt einzutragen haben.[2])

Eine Verbesserung, die nur für eine beschränkte Zahl von Grenz-Eingangs-Postanstalten von Bedeutung ist, besteht darin, daß seit dem 1. Oktober die bloßgehenden Pakete mit einer Wertangabe von mehr als 600 ℳ aus der Schweiz, ebenso wie die inländischen Pakete gleicher Art, durch einen Klebezettel mit der Aufschrift »E« gekennzeichnet werden, damit sie während ihrer Beförderung innerhalb Deutschlands als einzeln zu behandelnde Pakete leicht erkennbar sind.[3])

h. Kassen- und Rechnungswesen.

Für das Kassen- und Rechnungswesen war das Jahr 1912 von einschneidender Bedeutung durch die völlige Umgestaltung der Vorschriften über die Buchführung und Rechnungslegung bei den Ober-Postkassen, die vom 1. April ab infolge der Neuauflage der für diese Vorschriften in Betracht kommenden Abschnitte XI, 2 und XII der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie eingetreten ist.[4]) Die Aufführung aller einzelnen dadurch herbeigeführten Vereinfachungen und Verbesserungen würde hier zu weit führen, es kann vielmehr nur auf die wichtigsten und grundsätzlichen Änderungen eingegangen werden.

Der wesentlichste Grundzug der neuen Vorschriften besteht darin, daß die Buchführung durchweg darauf berechnet ist, die Bücher in Urschrift als Teile der Jahresrechnung benutzen zu können, und daß die Rechnungslegung sich auf eine Zusammenstellung aus den Schlußsummen der Bücher beschränkt. Auch die Aufstellung der sogenannten Jahresnachweisungen ist sehr vereinfacht worden. Die bisher bei den Ober-Postdirektionen aufgestellten Nachweisungen dieser Art sind im allgemeinen ganz weggefallen; es werden dort nur noch die Jahresnachweisungen über Tagegelder und Fuhrkosten und über die Entschädigungen auf Kassenausfälle geführt, während die sonstigen Jahresnach-

---

[1]) A. V. 16 vom 8. Februar.
[2]) A. V. 29 vom 13. März.
[3]) A. V. 127 vom 17. September.
[4]) A. V. 17 und 26 vom 10. Februar und 9. März.

weisungen schon bei Beginn des Rechnungsjahrs von den Ober-Postkassen angelegt und sodann in Urschrift als Rechnungsteile benutzt werden, nachdem die Ober-Postdirektionen darauf die Ermächtigung zur Vereinnahmung oder Verausgabung der Gesamtbeträge erteilt haben. Andere, bisher getrennte Jahresnachweisungen sind zu einer gemeinschaftlichen Nachweisung zusammengezogen worden. In den Jahresnachweisungen werden die Ausgaben nach Dienststellen geordnet und neben jeder Dienststelle in den zwölf Monatspalten nur noch dem Betrage nach vermerkt, während in den Handbüchern die Buchung hintereinander nach der Zeitfolge stattfindet, gewöhnlich unter Angabe von Empfänger, Gegenstand und Betrag. Im übrigen ist die Zahl der Ausgaben, die durch Jahresnachweisungen zu verrechnen sind, stark vermehrt worden. Im allgemeinen sind in Jahresnachweisungen aufzunehmen alle solche Ausgaben, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit vorzukommen pflegen und von den Verkehrsämtern auf Grund allgemeiner Vorschriften gewöhnlich selbständig geleistet werden können, gleichviel, ob sie auf vorherige Anweisung oder ohne Anweisung der Ober-Postdirektion von den Dienststellen mit der Ober-Postkasse verrechnet werden.[1])

Hinsichtlich der feststehenden Ausgaben ist der Grundsatz, daß die Zahlungsanweisungen soweit wie möglich durch Anweisungsbücher zu erteilen sind, weiter durchgeführt worden. Beim Buchen feststehender Einnahmen und Ausgaben, u. a. auch beim Buchen der Beiträge für Lebensversicherungen, wird das vereinfachte Buchungsverfahren (Strichverfahren, Buchung der Unterschiede statt der vollen Zahlen) tunlichst allgemein angewendet. Für die Anweisung und Buchung von Ausgaben, die einem früheren Rechnungsjahr angehören, aber aus irgend einem Grunde verspätet zur Verrechnung kommen, wurde ein wesentlich einfacheres Verfahren eingeführt.[1])

Zu den summarisch zu verrechnenden Einnahmen sind die Selbstkosten für abgegebene Drucksachen sowie die Gebühren für Benutzung von Hausbriefkasten, von Schließfacheinrichtungen und von Badeeinrichtungen neu hinzugetreten. Die auf jedes Verkehrsamt entfallenden Summen der einzelnen Einnahmetitel und Einnahmearten werden in der Rechnung nicht mehr nachgewiesen; statt dessen wird nur in einer Jahreszusammenstellung dargestellt, welche etatsmäßigen Einnahmen im abgelaufenen Rechnungsjahre bei jedem Verkehrsamt im ganzen aufgekommen sind.[1])

Für Ausgaben, die bei der Ober-Postkasse lediglich mit der Nummer der bei der Ober-Postdirektion geführten Jahresnachweisung gebucht werden (Tagegelder und Fuhrkosten bei Versetzungsreisen usw.), vgl. S. 76, ist ein vereinfachtes Formular eingeführt worden. Über die Einnahmen und Ausgaben der Post-Unterstützungskasse wird nicht mehr monatlich, sondern nur noch vierteljährlich ein Kassenauszug gefertigt. Die bisher für die General-Postkasse gefertigten ausführlichen Monatsabschlüsse sind durch einfache monatliche Mitteilungen ersetzt, und die Bestimmung, daß die Mehr- und Mindereinnahmen oder -ausgaben in den Kassenauszügen zu erläutern sind, ist für die Monate April bis Februar auf bestimmte Titel beschränkt worden.[1])

Gänzlich weggefallen sind u. a.:

bei den Ober-Postdirektionen:

das besondere Buch, in dem die die Abrechnung A abnehmenden Beamten früher zu bescheinigen hatten, daß über die feststehenden Beträge entweder richtige Quittungen oder die Bescheinigungen

---

[1]) A. V. 26 vom 9. März.

der Amtsvorsteher vorhanden sind, und zwar mit Rücksicht darauf, daß der die Zahlungslisten prüfende Beamte durch Abgabe des Prüfungsvermerks in den Zusammenstellungen das Vorhandensein ordnungsmäßiger Quittungen mitbescheinigt;

bei den Ober-Postkassen:

das besondere Eingangsbuch für Barablieferungen der Verkehrsämter — die Beträge werden jetzt auf Grund des Überweisungsbuchs summarisch in das Haupttagebuch und das Kassentagebuch übernommen — sowie

die bisher geführte »Einnahme-Zusammenstellung für das Rechnungsjahr«.[1])

Der Einschränkung des Barverkehrs dienen die Vorschriften, daß von dem Reichsbank-Giro- und dem Postscheckverfahren im weitesten Umfange Gebrauch zu machen ist, sowie daß die Einzahlungen auf Postanweisungen und Zahlkarten und die Auszahlungen auf Post- und Zahlungsanweisungen im Verkehr zwischen der Ober-Postkasse und dem Orts-Postamt im Abrechnungswege zu begleichen sind. Auch wurden für die Abwicklung der Beträge im Abrechnungswege einheitliche Muster vorgeschrieben.[1])

Um die wirtschaftliche Verwendung der Mittel und die Innehaltung der durch den Etat überwiesenen Beträge besser sicherzustellen, wurde angeordnet, daß bei den Ober Postdirektionen für jeden Titel und jede Titelabteilung ein Wirtschaftsplan vor Beginn des Rechnungsjahrs aufzustellen und während des Rechnungsjahrs fortzusetzen und auf dem laufenden zu halten ist.[1]) Ähnlichen Zwecken dienen auch die im September eingeführten Wirtschaftsübersichten, die erstmalig für die Rechnungsjahre 1911 bis 1920 anzulegen und alljährlich dem Rechnungshof einzureichen sind. Sie zerfallen in einen Einnahme- und einen Ausgabeteil; innerhalb der Titel werden die etatsmäßigen Einnahmen und Ausgaben nach den verschiedenen Arten getrennt zusammengestellt. Die Übersichten sollen eine Art Bindeglied zwischen der eigentlichen Rechnungslegung durch die Ober-Postkassen und der Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof darstellen und der Verwaltung sowie namentlich der obersten Reichskontrollbehörde (Rechnungshof) die Möglichkeit geben, jederzeit im einzelnen wie im ganzen in die Wirtschaftsergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphen-Dienststellen einzudringen. Sie sollen ferner ein Mittel an die Hand geben, größeren Schwankungen gegenüber eine vergleichende Prüfung der für gleichartige Leistungen aufgekommenen Gebühren oder geleisteten Zahlungen im einzelnen auf ihre Angemessenheit hin vornehmen zu können. U. U. werden sie auch geeignet sein, den Rechnungshof zu veranlassen, daß er von den ihm in den §§ 3 bis 5 des Reichskontrollgesetzes erteilten Befugnissen zur Gewährung von Erleichterungen bei der Rechnungslegung ausgiebigeren Gebrauch macht.[2])

Auf die möglichste Einschränkung der Belege wurde auch weiterhin Bedacht genommen. So haben z. B. die Empfänger von Pensionsbeihilfen oder von Beihilfen zu Hinterbliebenenbezügen seit dem 1. April am Schlusse des Rechnungsjahrs nicht mehr besondere amtliche Bescheinigungen über ihr jährliches Gesamteinkommen, Auszüge aus den Staatssteuerlisten usw. beizubringen; die erforderlichen amtlichen Bescheinigungen werden vielmehr jetzt in vereinfachter Form auf den Jahresquittungen selbst erteilt.[3]) Ferner sind

[1]) A. V. 26 vom 9. März.
[2]) G. V. 25 vom 14. September; D. V. Z., S. 459.
[3]) G. V. 1 vom 3. Januar.

den Ruhegehalts- usw. Nachweisungen nicht mehr beglaubigte Abschriften aus den Standeslisten beizufügen; die in Betracht kommenden Standeslisten werden statt dessen bei den Ober-Postdirektionen neuerdings in besonderen Mappen geordnet aufbewahrt und zu Prüfungszwecken in Urschrift vom Rechnungshof eingefordert.[1]) Auch werden der Verhandlung über die Vernichtung unbrauchbarer Wertzeichen bei der Ober-Postkasse Auszüge aus der Abteilung b des Wertzeichentagebuchs nicht mehr beigefügt.[1])

Hinsichtlich der an die Belege und Quittungen zu stellenden Anforderungen wurde nachgegeben: im Januar 1912, daß in weitgehendem Umfange bei der unterschriftlichen Vollziehung von Quittungen, Abnahme- und Richtigkeitsbescheinigungen, Anerkenntnissen, Rechnungen, Abnahmeverhandlungen, Beantwortungen der Erinnerungen usw. von Tintenstift Gebrauch gemacht werden darf[2]), ferner im August, daß die Postkassen, denen ein Reichsbankgirokonto oder ein Postscheckkonto eröffnet ist, Zahlungen für Rechnung der Reichskasse durch Überweisungen im Reichsbankgiro- und Postscheckverkehr im Einzelfalle bis zu 10000 ℳ durch eine von zwei Beamten zu vollziehende Bescheinigung rechnungsmäßig belegen können, ohne daß es alsdann der Einholung einer Quittung des Zahlungsempfängers bedarf[3]), sowie schließlich im Dezember, daß bei Zahlungen bis zum Höchstbetrage von 10000 ℳ neben den Einlieferungscheinen der Zahlkarten (vgl. Archiv 1912, S. 168) auch die im Postscheckverkehr zugelassenen besonderen Lastschriftzettel als ausreichende Rechnungsbelege anzusehen sind.[4]) Erwähnt sei auch an dieser Stelle, daß bei der Ausfertigung von Schecks und Überweisungen zur Leistung von Zahlungen durch die Postkassen im Postscheckverkehr die zur Vollziehung berechtigten Beamten seit September den im Hefte verbleibenden Abschnitt nur noch mit ihrem Namenszug — ohne Beidrückung des Dienststempels — zu versehen haben.[5])

Das Verfahren beim baren Geldverkehr und beim Versenden von Wertzeichen wurde vereinfacht durch die Anordnungen, daß im Verkehr der Postanstalten unter sich und der Giro-Postkassen mit den Reichsbankanstalten von einem Verschlusse der Geldrollen mit Silbermünzen durch Lack abgesehen werden kann[6]), und daß die zur Verpackung der Wertzeichen von den Ober-Postkassen verwandten Kisten mit Plomben verschlossen werden dürfen.[1])

i. Prüfungsgeschäfte.

Eine Erleichterung der Prüfungsgeschäfte bezweckt die Anordnung, daß die Prüfung der Postprotestaufträge nach dem Eingang am Bestimmungsorte neuerdings ausnahmsweise auch bei anderen Postämtern als bei Postämtern I durch einen vom Amtsvorsteher hierzu besonders bestimmten Beamten, anstatt durch den Amtsvorsteher selbst, erfolgen darf[7]), und daß ferner auch die Prüfung der Protesturkunden bei Postämtern I von dem Amtsvorsteher einem besonderen Beamten übertragen werden kann.[7])

k. Vereinfachungen im übrigen Dienste.

Zur Erleichterung und Beschleunigung des Rentenzahlungsgeschäfts ist am 1. Januar 1913 ein vereinfachtes Verfahren eingeführt worden, bei

[1]) A. V. 26 vom 9. März.
[2]) A. V. 10 vom 17. Januar.
[3]) A. V. 113 vom 5. August.
[4]) A. V. 180 vom 8. Dezember.
[5]) A. V. 124 vom 11. September.
[6]) A. V. 66 vom 15. Mai.
[7]) D. V. Z., S. 391 ff.

dem die Rentenstammliste durch Rentenstammkarten ersetzt wird, die, nach laufenden Nummern (Rentennummern) geordnet, in Taschen oder Kästchen bis zu 400 oder 800 Stück aufbewahrt werden und je nach den örtlichen Verhältnissen unter entsprechender Verteilung der laufenden Rentennummern nach den einzelnen Rentenarten getrennt werden können. Die auf farbigem Papier — in der Farbe der Zahlungsanweisungen — hergestellten Stammkarten sind für eine Benutzungsdauer von sechs Jahren eingerichtet und dienen als Grundlage für die Zahlung der Renten. Das Verfahren wickelt sich in der Weise ab, daß jeder Empfänger einer laufenden Rente im voraus eine Nummerkarte erhält, auf der die Rentennummer der Stammkarte vermerkt wird, und alsdann bei Erhebung der Rente unter gleichzeitiger Übergabe seiner Quittung die Nummerkarte vorzeigt, so daß der Beamte ohne weiteres in der Lage ist, die entsprechende Stammkarte aus dem Kästchen usw. herauszunehmen und die Zahlbarkeit des Betrags sowie die vorschriftsmäßige Beschaffenheit der Quittung zu prüfen.[1])

Wesentlich vereinfacht wurden ferner die Vorschriften über die Vornahme statistischer Ermittlungen dadurch, daß bei größeren Postämtern hinsichtlich der Mehrzahl der Briefsendungen an die Stelle des Zählens das Wiegen oder Messen getreten ist.[2])

I. Erweiterung der Befugnisse.

Die Befugnisse der Ober-Postdirektionen wurden insofern erweitert, als diese ermächtigt wurden:

> vom Rechnungsjahre 1912 ab an außerhalb des Beamtenverhältnisses stehende, bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigte oder beschäftigt gewesene Personen und an deren Hinterbliebene außerordentliche Unterstützungen selbständig zu bewilligen[3]),

sowie ferner:

> über Anträge auf Erstattung von Wohnungsmiete bei Versetzungen von Beamten und Unterbeamten nach anderen Orten in allen Fällen, also auch dann selbständig zu entscheiden, wenn es sich um die Erstattung von Wohnungsmiete über den ersten gesetzlichen Kündigungszeitpunkt hinaus handelt[4]), und
>
> größeren Verkehrsämtern I, bei denen die Ortsaufsichtsbeamten und Obersekretäre zur gleichzeitigen Feststellung der Bestände an barem Gelde, Wertzeichen, verkäuflichen Formularen, Porto usw. für alle Zweigkassen und Abrechnungstellen nicht ausreichen, die Heranziehung von Sekretären, die bei der Kassenführung nicht beteiligt sind, allgemein zu gestatten.[5])

Eine wichtige Erweiterung der Befugnisse innerhalb des Geschäftsbetriebs der Ober-Postdirektionen erfolgte mit dem Inkrafttreten des neuen Abschn. XI, 1 der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie am 1. September. Die Neuerung besteht darin, daß die Ober-Postdirektionen den im Verkehr mit Dienststellen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vorkommenden minder wichtigen Schriftwechsel in ganz einfachen Angelegenheiten des laufenden Dienstes durch Bureaubeamte unter eigener Verantwortlichkeit erledigen lassen können, wobei von den Bureaubeamten die selbständig erledigten Schrift-

[1]) A. V. 125 und 149 vom 14. September und 16. Oktober; D. V. Z., S. 482 und S. 540.
[2]) D. V. Z., S. 112.
[3]) G. V. 16 vom 31. März.
[4]) Vf. vom 8. Dezember, St. S. IV. N. Nr. 1831.
[5]) G. V. 29 vom 14. Dezember.

stücke durch Stempelabdrücke (Gummistempel) mit dem Vermerk »O. P. D. Ausgef. von . . .« zu vollziehen sind.[1])

Eine Erweiterung der Befugnisse der Postämter trat dadurch ein, daß die seither nur den Postämtern I erteilte Ermächtigung, die bei Prüfung der Postprotestaufträge festgestellten Zuwiderhandlungen gegen das Wechselstempelrecht ohne Inanspruchnahme der Ober-Postdirektion unmittelbar der zuständigen Steuerbehörde zu melden, neuerdings auch den Postämtern II zuerkannt wurde.[2]) Wegen sonstiger Erweiterungen der Befugnisse im Postprotestdienste vgl. auch vorstehend B 1 i, S. 79.

Erwähnt sei ferner bei diesem Abschnitte, daß das bisherige Postanweisungsamt, das bis dahin dem Reichs-Postamt unmittelbar untergeordnet war, im Juni von diesem abgezweigt und unter dem Namen »Postrechnungsamt« der Ober-Postdirektion in Berlin unterstellt wurde, für deren Bezirk es auch die Geschäfte der Bezirks-Rechnungstelle für Postanweisungen mitbesorgt.[3])

m. Schreibwerk; Lieferung von Druckwerken.

Hinsichtlich des Geschäftsverkehrs der Ober-Postdirektionen mit dem Reichs-Postamt ist zu erwähnen, daß die Bestimmung weggefallen ist, wonach dem Bauverwaltungsbureau des Reichs-Postamts nach Schluß des Rechnungsjahrs von den Ober-Postdirektionen Mitteilungen über den Stand der Ausgaben für solche Bauausführungen zu machen waren, deren Kosten bei den einmaligen Ausgaben vorgesehen sind.[4])

Vereinfacht wurden ferner die Formulare zu den alljährlich an das Rechnungsbureau des Reichs-Postamts einzusendenden Zusammenstellungen über gezahlte Unfallentschädigungen und Invaliden- und Hinterbliebenenbezüge. Die neuen Formulare unterscheiden sich von den früher benutzten hauptsächlich dadurch, daß die verschiedenen Invaliden- und Hinterbliebenen-Zahlungen in ein Formular zusammengefaßt und die Angaben über die Zahl der Empfänger und Abhebungen bei den einzelnen Versicherungsarten weggeblieben sind.[5])

Das Schreibwerk bei den Postämtern wurde eingeschränkt durch Vereinfachung des Verfahrens bei Erlaß von Laufschreiben wegen Zahlkarten[6]) sowie durch die Anordnung, daß dem Ausschuß für unbestellbare Postsendungen mit den gewöhnlichen frankierten Briefsendungen auch die gewöhnlichen unfrankierten Briefe ohne Verzeichnis einzusenden sind.[7]) Eine wesentliche Erleichterung besteht ferner darin, daß die Bestimmung weggefallen ist, wonach ausnahmslos jedem bestellenden Boten ein Verzeichnis der in seinem Bezirke vorhandenen Handelsfirmen usw. und der zur Empfangnahme der Sendungen an diese Firmen berechtigten Personen ausgehändigt werden mußte. Es bleibt nunmehr dem Amtsvorsteher, für Postagenturen dem Vorsteher des Abrechnungs-Postamts, überlassen, zu bestimmen, inwieweit solche besonderen Verzeichnisse für das Bestellpersonal herzustellen oder ob den bestellenden Boten nur die bei den Postanstalten beruhenden Hauptverzeichnisse zur Einsicht zugänglich zu machen sind.[8]) Wegen der Erleichterung des Schreibwerks durch weitgehende Zulassung von Tintenstift zur Vollziehung von

[1]) A. V. 98 und 117 vom 9. Juli und 20. August.
[2]) D. V. Z., S. 391 ff.
[3]) A., S. 136.
[4]) A. V. 26 vom 9. März.
[5]) Vf. vom 11. Dezember, IV. N. Nr. 1848.
[6]) A. V. 158 vom 25. Oktober.
[7]) A. V. 117 vom 20. August.
[8]) D. V. Z., S. 541.

Quittungen usw. s. B 1 h, S. 79, und durch Wegfall der Rentenstammlisten B 1 k, S. 80.

Eine beträchtliche Einschränkung erfuhren die Vorschriften über die Aufstellung statistischer Nachweisungen. Abweichungen im Briefverkehr bedürfen in den Statistiken keiner Erläuterung mehr. Die statistischen Nachweisungen über den Verkehr der Postagenturen werden neuerdings nicht mehr bei den Abrechnungs-Postämtern, sondern bei den Postagenturen selbst aufgestellt. Die »Anweisung für die Aufstellung der Post- und Telegraphenstatistik« konnte von 145 auf 18 Druckseiten beschränkt werden. Von bisher 780 Spalten in 24 statistischen Nachweisungen sind 240, das sind 31 v. H., weggefallen. Im weiteren ist bei 10 Nachweisungen die Zahl der Länder des Weltpostvereins, für die sie bisher einzeln anzulegen waren, durchschnittlich um je 35 Länder beschränkt worden.[1])

Die Führung der den Personalakten vorgehefteten Standeslisten wurde vereinfacht durch die von allen Beamten lebhaft begrüßte Anordnung, daß in diesen Listen die für Versehen im Betriebsdienste verhängten Geldstrafen nur noch dann zu vermerken sind, wenn sie den Betrag von drei Mark (früher einer Mark) überschreiten.[2])

Von wichtigeren Druckwerken sind im Jahre 1912 die bereits erwähnten Abschnitte XI, 1, XI, 2 und XII der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie und die Dienstanweisung für Postagenturen neu herausgegeben worden.[3]) In dem neuen Abschn. XI, 1 der Allgemeinen Dienstanweisung haben auch die Vorschriften des früheren Abschnitts XI, 3 über das Verfahren beim Ausschuß für unbestellbare Postsendungen Aufnahme gefunden.[4]) Das für die Berichtigung der Druckwerke vorgeschriebene Verfahren wurde wesentlich vereinfacht, u. a. durch die Anordnung, daß veraltete Berichtigungszettel sowie Blätter, die auf beiden Seiten durch ein Berichtigungsblatt ersetzt werden, aus den Büchern zu entfernen und neue ganze Berichtigungsblätter über veraltete ganze Seiten hinweg zu kleben sind.[5])

n. Mechanische und maschinelle Hilfsmittel.

Unter den 1912 neu in Gebrauch genommenen maschinellen Hilfsmitteln nimmt unzweifelhaft die erste Stelle ein die schon (A 1 b, S. 38) erwähnte Barfrankierungsmaschine, deren gebrauchsfertiger Bereitstellung jahrelange schwierige Versuche vorausgegangen sind.[6]) Ferner bedürfen der Erwähnung die Aufstellung von Transportbändern zur Fortschaffung der angenommenen Pakete und die Einrichtung einer Drahtbahn zur Beförderung von Paketadressen beim Postamte W 8 in Berlin, die Inangriffnahme einer durch Vereinigung von Aufzügen, Förderschnecke und Förderbändern wirkenden Fördervorrichtung für Briefsäcke zwischen der Briefabfertigungstelle des Postamts W 9 und der Postverladestelle am Potsdamer Bahnhof in Berlin sowie aus der besonderen Gruppe der bei den Postscheckämtern benutzten Maschinen mit elektrischem Antrieb[7]) (Archiv 1910, S. 529/530, und 1912, S. 175/176) eine Adressiermaschine, die täglich den Bedarf an Briefumschlägen zur Versendung der Kontoauszüge an die Kontoinhaber für den nächsten Tag in je einem Exemplare vordruckt

[1]) D. V. Z., S. 112.
[2]) D. V. Z., S. 569.
[3]) A. V. 17, 26, 52, 98 und 117 vom 10. Februar, 9. März, 27. April, 9. Juli und 10. August.
[4]) A. V. 98 vom 9. Juli.
[5]) A. V. 183 vom 13. Dezember.
[6]) D. V. Z., S. 133/134 und S. 493.
[7]) Vgl. auch D. V. Z., S. 206.

und ergänzt, und eine verbesserte Briefschließmaschine. Neuerdings sind auch die bei den Bezirks-Rechnungstellen der Ober-Postdirektionen in Benutzung befindlichen Rechenmaschinen zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit vielfach mit elektrischem Antriebe versehen worden.[1]) Daneben haben die Briefstempelmaschinen[2]) und die Maschinenstempel zum Bedrucken von Postanweisungen[3]) (vgl. Archiv 1912, S. 174/175) weiteren Eingang in den Postbetrieb gefunden. Auch die elektrisch betriebenen Schiebebühnen, Aufzugsanlagen mit Druckknopfsteuerung, Rangierwinden u. dgl. m. sind 1912 weiter vermehrt worden Wegen der Einzelheiten der meisten dieser Maschinen vgl. den erst kürzlich veröffentlichten Aufsatz »Die Maschine im Postbetriebe« (Archiv 1912, S. 485ff.).

Hinsichtlich der Verwendung von Kraftfahrzeugen im Postbetrieb ist u. a. zu erwähnen, daß in Leipzig 1912 zur Beförderung der Paketsendungen zwischen der Postverladestelle am neuen Hauptbahnhof und den Auflieferungs- und Bestellämtern 26 Postkraftwagen in den Betrieb eingestellt wurden. Auch ein neues Beutelschüttelwerk und ein reichseigenes Licht- und Kraftwerk sind bei der Postverladestelle in Leipzig hergestellt worden.[4]) Vgl. darüber den Aufsatz im Archiv 1912, S. 589ff.

Wegen der Vermehrung der Postwertzeichen-Automaten s. A I b, S. 38 und wegen Einführung besonderer Numerierstempel für den Frankozetteldienst bei den Grenz-Eingangs-Postanstalten B I g, S. 76.

2. Wechselverkehr.

Das Verfahren, wonach Ersatzbeträge für gewöhnliche Pakete des deutschen Wechselverkehrs, wenn kein Ersatzpflichtiger vorhanden ist, ohne Rücksicht auf die Höhe ungeteilt von der Aufgabeverwaltung übernommen werden (Archiv 1912, S. 177), wurde vom 1. Juli ab dahin erweitert, daß auch bei allen den deutschen Wechselverkehr berührenden Ersatzfällen, die gewöhnliche Pakete aus Deutschland nach dem Auslande, aus dem Auslande nach Deutschland oder aus dem Auslande nach dem Auslande im Durchgange durch Deutschland betreffen, der auf die deutschen Postverwaltungen entfallende Ersatzbetrag nur noch von einer Verwaltung getragen wird, und zwar bei den Paketen aus Deutschland von der Aufgabeverwaltung, bei den übrigen Paketen dagegen von der Verwaltung, die die Sendung im unmittelbaren Kartenschlusse vom Ausland erhalten hat.[5]) Seit 1. Januar 1913 wird auch im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Österreich (nicht auch Ungarn) über Ersatzbeträge für verlorene und beschädigte gewöhnliche Pakete dieses Verkehrs im allgemeinen nicht mehr abgerechnet. Die Ersatzbeträge werden, wenn kein Ersatzpflichtiger vorhanden ist, ohne Rücksicht auf die Höhe ungeteilt von der Aufgabeverwaltung übernommen.[6])

Eine weitere Erleichterung ergibt sich daraus, daß die für den inneren Verkehr schon seit längerer Zeit bestehende Vorschrift, wonach bei den Eintragungen der Wertbriefe usw. in den Karten der Bahnposten auf Postanstalten der Bestimmungsort und in den Karten der Bahnposten untereinander die Aufgabe-Postanstalt nicht angegeben zu werden braucht, vom 1. Dezember ab auch auf den Verkehr zwischen dem Reichs-Postgebiet und

---

[1]) Vf. vom 17. Juni, I./IV. O. 394.
[2]) D. V. Z., S. 89ff.
[3]) Vf. vom 18. November, I. O. 2448; D. V. Z., S. 576.
[4]) D. V. Z., S. 389ff.
[5]) A. V. 87 vom 19. Juni.
[6]) A.V. 193 vom 21. Dezember; D.V.Z., S. 578.

Bayern und Württemberg ausgedehnt wurde.[1]) Erwähnt sei ferner, daß in allen von Reichs-Postanstalten ausgehenden Karten auf bayerische Postämter (nicht auch Postagenturen) seit September Ortsporto nicht mehr zu vermerken ist.[2])

3. Auslandsverkehr.

Im Anschluß an die schon seit längerer Zeit im Gange befindlichen Bestrebungen, das Verfahren für die Beschaffung usw. der für den Bahnpostdienst erforderlichen Beutel möglichst zu vereinfachen (Archiv 1910, S. 493, und 1912, S. 165/166), wurde ein den Betriebsdienst wesentlich erleichterndes neues Verfahren für den Briefbeutel-Austausch im Verkehr mit der Schweiz vereinbart. Danach haben seit dem 15. Dezember alle Postanstalten, die Briefkartenschlüsse aus der Schweiz erhalten, die leeren schweizerischen Beutel, soweit möglich, zur Verpackung von Briefkartenschlüssen nach der Schweiz zu verwenden und nur die nicht zu Rückkartenschlüssen verwendbaren Beutel wie früher unmittelbar an die schweizerischen Abgangstellen leer zurückzusenden. In gleicher Weise wird von den schweizerischen Auswechselungs-Postanstalten mit den deutschen Briefbeuteln verfahren. Ferner werden auf deutscher Seite zu den Kartenschlüssen nach der Schweiz, wenn keine schweizerischen Beutel vorliegen, nicht mehr besonders bezeichnete, sondern gewöhnliche inländische Briefbeutel (mit der Aufschrift »Deutsche Reichspost«) benutzt, die, soweit sie leer zurückkommen, schon in Basel von den deutschen Bahnposten in freien Verkehr gesetzt und nicht mehr bis zum Absendungsorte zurückgeleitet werden.[3]) Auch für Briefkartenschlüsse nach Italien finden seit dem gleichen Zeitpunkte gewöhnliche inländische Briefbeutel Verwendung, die bei ihrer Rückkehr aus Italien von den deutschen Grenz-Eingangs-Postanstalten sogleich wieder dem freien Verkehr übergeben werden. Dagegen dürfen leere italienische Beutel zu Rückkartenschlüssen nicht benutzt werden.[3]) Ebenso werden seit dem 1. Januar 1913 für Briefkartenschlüsse nach Frankreich von deutscher Seite allgemein inländische Briefbeutel verwendet. Die leeren Briefbeutel werden, von Ausnahmen im Grenzverkehr usw. abgesehen, von den deutschen und den französischen Dienststellen nicht mehr nach dem ursprünglichen Absendungsorte, sondern auf bestimmte deutsche Auswechslungspostanstalten zurückgeleitet.[4])

Von allgemeiner Bedeutung ist im übrigen die in die Ausführungs-Bestimmungen zum Weltpostvertrage neu aufgenommene Nachtragsbestimmung, daß beim Austausche von Briefsendungen in geschlossenen Briefposten im internationalen Verkehr während der Dauer der Ermittlungszeiten über die Transitgebühr die nach »Briefe und Postkarten« und nach »andere Sendungen« getrennten Säcke oder Bunde in einem einzigen Sammelsacke vereinigt werden können, der mit einem Titelschilde »S. C.« zu versehen ist.[5])

[1]) A. V. 161 vom 2. November.
[2]) A. V. 122 vom 9. September.
[3]) A. V. 174 vom 30. November.
[4]) A. V. 187 vom 20. Dezember.
[5]) A., S. 127 (Berichtigung des Weltposthandbuchs).

Die Reichspost beim Einbruch der Franzosen in das Reich. 1792 bis 1793.

Nach archivalischen Quellen bearbeitet von Sautter,
Ober- und Geh. Postrat a. D. in Berlin.

(Schluß.)

Die ersten Amtshandlungen des neuen Postdirektors bestanden darin, daß er die sofortige Herunternahme des Reichswappens vom Posthause anordnete und die eingegangenen Briefe durchsah. Einen Brief der Komturei des Deutschen Ritterordens in Mergentheim an die Ordensverwaltung in Mainz, den er darunter entdeckte, nahm er in Beschlag. Im Auftrage des Ober-Kriegskommissars Blanchard eröffnete er den Beamten, daß alle bisherigen Portofreiheiten erloschen seien, und daß nur noch die nach französischem Gesetze von der Portoentrichtung befreiten Personen eine solche Befreiung genießen dürften.

Sobald die Beschlagnahme der Reichspost in Mainz und den übrigen linksrheinischen Orten beim Oberpostamt in Frankfurt bekannt wurde, ordnete Ober-Postmeister v. Vrints den förmlichen Frankozwang für Briefe nach sämtlichen, von den Franzosen besetzten Orten jenseits des Rheines an. Der Vorsteher des Postkommissariats in Frankfurt, dem die fahrenden Posten unterstellt waren, Hofrat Haynault, traf die gleiche Anordnung für die über Mannheim nach Speyer, Frankental, Worms und Mainz zu befördernden Pakete, jedoch in etwas milderer Form, indem er die Postämter anwies, die Absender »auf eine schickliche Art« zur Frankierung der Pakete anzuhalten. Von den Postämtern auf dem linken Rheinufer verlangte die Reichspost, daß sie für alle Pakete, die über Mannheim oder Oggersheim in das Reich zu befördern waren, das Porto für die Beförderung auf dem Reichsgebiete rechts des Rheines (Weiterfranko) zur Vermeidung jeder Abrechnung bar mitsenden sollten, weil »alle Abrechnungen mit diesen Reichspost-Usurpatoren ebenso mißlich als in ihrem Resultat der Teilung des Löwen in der Fabel ähnlich sein dürften«.[1])

Ober-Postmeister v. Vrints berichtete über den gewichtigen Vorgang sofort an die General-Postdirektion, wobei er folgende Vorschläge machte:

1. Man könnte durch völligen Abbruch der Postverbindung die Franzosen am leichtesten und empfindlichsten kränken, allein leider würde die Frankfurter Handelswelt, wenn ihr die Verbindung mit Frankreich ganz abgeschnitten würde, am meisten getroffen werden, daher werde man die Postverbindung aufrechterhalten müssen.
2. Man solle den Postbeamten die Erlaubnis geben, in französischen Diensten weiter zu arbeiten. Einige treue Diener werde man immer behalten. Sollten einige sich der Leistung eines anderen Eides widersetzen wollen, so müsse man ihnen Wartegeld auswerfen und sie zur Aushilfe anderweit anstellen.
3. Die allgemeine Anordnung des Frankaturzwanges nach Gegenden jenseits des Rheins erscheine notwendig.

Darauf verfügte die General-Postdirektion am 2. Februar 1793 in folgendem Sinne. Die Beamten in Mainz usw. könnten der Gewalt weichen. Da die Fran-

---

[1]) Der erregte Hofrat Haynault kargte nicht mit heftigen Ausdrücken gegen die französischen Eindringlinge. Er nennt sie in einem Berichte: »conventionale Ungeheuer, die den Einwohnern gegenüber schlimmer wie Gothen, Hunnen, Wenden in vorigen Zeiten hausen«.

zosen die von ihnen besetzten Gebiete augenblicklich als zu Frankreich gehörig betrachteten, müsse auf den Briefverkehr der Postvertrag zwischen dem Reichspost-Generalat und Frankreich Anwendung finden, wonach die Reichspost das Porto sowohl bei den abgehenden wie bei den ankommenden Briefen zu beziehen habe. Ober-Postmeister v. Vrints könne mit dem berüchtigten Cotta einen Briefwechsel anfangen, »um von solchem erst zu hören, was er in Einzelfällen für Gedanken und Vorschläge im Schilde führe, weßhalb ihm die diesseitigen noch verborgen zu lassen sind, und nur stufenweise ihn teils zu erforschen, teils das dienliche anzunehmen«. Auch in Ansehung der Fahrpost werde eine Regelung mit den Franzosen notwendig, wenn sie sich dieser ebenfalls bemächtigen wollten.

Die Anregung des Ober-Postmeisters, in gewissen Fällen die den Eintritt in französische Dienste ablehnenden Reichs-Postbeamten auf Wartegeld zu setzen, wurde mit Stillschweigen übergangen. Wie sich später herausstellte, war man in Rücksicht auf die damalige ungünstige Finanzlage des Reichspostwesens nicht dazu geneigt.

Gegen diese Verfügung erhob Ober-Postmeister v. Vrints mit dem ihm eigenen Freimut lebhafte und sehr berechtigte Bedenken. Er erklärte, daß er es nicht für ratsam halte, mit Cotta in einen Schriftwechsel zu treten, der als eine Art von Anerkennung der französischen Besitzergreifung und des Cotta selbst gedeutet werden könne. Schicklicher und rühmlicher scheine es ihm, dem Cotta, durch Tathandlungen zu einer Erklärung zu zwingen und dann zu antworten. Durch eine Vereinbarung mit Frankreich würden die Reichs-Postbeamten jenseits des Rheins gebunden sein und könnten heimlich nichts mehr zugunsten des Fürstenhauses tun. Er habe gestern den Versuch gemacht mit Zutaxierung der Briefe von auswärts als Auslage; wenn diese Auslagegelder von französischer Seite ohne Widerrede bezahlt würden, so könne man sich ruhig verhalten und ohne förmliche Korrespondenz und Anerkennung des Cotta auf bessere Zeiten warten. Es sei am besten, die Portofragen gar nicht zu berühren, die Franzosen kümmerten sich augenscheinlich wenig darum. Für die fürstliche Kasse am besten sei der jetzige Frankozwang. Cottas Anstellung scheine hauptsächlich die »Invigilierung« der Briefschaften zum Zwecke zu haben, denn damit allein gebe er sich bis jetzt ab.

In einem weiteren Berichte äußerte v. Vrints: »Man kann und darf ihn (Cotta) nicht als Direktor anerkennen und mit ihm als solchem Vereinbarungen treffen. Beim Vorrücken der deutschen Truppen hört doch bald jede Verbindung auf. Cotta bekümmert sich jetzt um die Tätigkeit im Klub und um die Briefspionage, aber nicht um die Einrichtung des Postwesens. Er dringt nicht auf die Frankierung der Briefe aus Mainz. Das Postamt Mainz weigert sich nicht, die in den Briefkarten als Auslage angesetzten Portobeträge zu entrichten. Am besten ist es daher, man lasse Cotta in Ruhe und mache ihn nicht erst darauf aufmerksam, nachteilige Befehle zu geben.«

Auf diese wohldurchdachten Ratschläge entschied der Fürst von Thurn und Taxis dahin, daß mit Cotta nicht in Schriftwechsel getreten werden solle. Durch die Maßnahmen des Ober-Postmeisters waren die finanziellen Interessen der Reichspost tatsächlich am besten gewahrt.

Von einer Vereidigung der Reichs-Postbeamten auf dem linken Rheinufer für die französische Republik hatte man bisher abgesehen. Nun erschien aber die Proklamation Custines vom 16. Februar 1793, worin bestimmt war, daß von sämtlichen Beamten der Eid zu leisten sei, »treu zu sein dem Volke und den Grundsätzen der Freiheit und Gleichheit und hierdurch feierlichst zu entsagen sowohl dem Kurfürsten (bzw. dem Kaiser, dem Fürsten von X., dem Reichsgrafen von X usw.) und seinem Anhange, als auch allen meinen bisher genossenen Privi-

legien und Vorrechten«. Anderseits bedrohte das bereits unterm 19. Dezember 1792 erlassene, schon erwähnte kaiserliche »Mandatum avocatorium« jeden Deutschen, der in die Dienste des fränkischen Freistaats treten würde, mit der Reichsacht.

Die Beamten der Reichspost waren daher in größter Ungewißheit und Besorgnis, ob sie den französischen Bürgereid leisten sollten. Auf Anfrage entschied die General-Postdirektion dahin, der geforderte Eid dürfe nur dann geleistet werden, »wenn die Beamten mit Fortjagung und Konfiskation und anderen schweren Drohungen dazu gezwungen werden sollten«.

In Mainz geschah derartiges nicht, wohl aber in Worms, wo der von den Franzosen ernannte Maire Winkelmann sogar französische Postkommis angestellt hatte. Die beiden Wormser Reichspost-Offiziale Martin und Müller erwiesen sich als treue Diener ihrer bisherigen Verwaltung und ließen sogar die Aufforderung Cottas, die Einnahme des Postamts nach Mainz abzuführen, einfach unbeachtet, sandten vielmehr das Geld nach Frankfurt. Triumphierend konnten sie, nachdem die französischen Truppen Worms geräumt hatten, am 8. April 1793 berichten: »Die ganze Zeit über, da Worms von den Franzosen besetzt war, hat Serenissimus nichts verloren. Trotz der scharfen Aufforderung des Cotta, die Einnahme vom 1. Januar bis 31. März 1793 nach Mainz zu schicken, haben wir nichts dorthin gesandt. Weder Herr Direktor Cotta noch die fränkische Nation können sich schmeicheln, einen sols von Worms gezogen zu haben.«

An Stelle der Eidesleistung verlangte Cotta durch eine gedruckte Verordnung »an die teutschen Postbeamten zwischen Rhein und Mosel« vom 25. März 1793 folgenden Revers:

> Ich (Familien- und Bürgername), provisorisch beibehaltener (Postdirektor, Postverwalter, Posthalter, Briefexpeditor, Postsekretär usw.) verspreche andurch, daß ich in allen Punkten, welche den Postdienst angehen, keine anderen, als die im Namen der Franken-Republik mir zugehenden Gesetze, Verordnungen oder Vorschriften annehmen, alle diese ganz genau befolgen, jede dergleichen schriftliche oder mündliche Äußerung aber, welche des mir anvertrauten Postdienstes wegen in irgend einem anderen Namen ergehen mag, sogleich der mir vorgesetzten General-Direktion der teutschen Posten der Franken-Republik zu Mainz treulich einsenden und anzeigen will. . . . . .
>
> 1793 im zweiten Jahre der Franken-Republik.

Die Verordnung schließt mit den Worten:

> Kollegen!
>
> Wer diese Versicherung nicht giebt, wer sie nicht hält, wird sogleich, wie schon einigen geschehen ist, seines Amtes entlassen, gestraft und dessen Stelle wird durch einen sich zur Treue gegen die Franken-Republik in Postsachen verpflichtenden Mann besetzt.
>
> Der fränkische Bürger, General-Direktor der teutschen Posten der Franken-Republik
>
> Friederich Cotta.[1])

In derselben Verordnung wurde bestimmt, daß Briefe und Pakete für Deutschland, soweit es nicht von französischen Truppen besetzt sei, dem Frankozwang

[1]) Noch unterm 27. Januar hatte sich Cotta »Der als Kommissarius dazu angestellte Bürger« genannt. Zwei Monate später legte er sich obigen pomphaften Titel bei.

unterliegen sollten. Man war infolge der sinkenden Portoeinnahme des Postamts in Mainz allmählich dahintergekommen, daß die Reichspost gegenüber dem linken Rheinufer den Frankozwang eingeführt hatte, und traf daher auf französischer Seite obige Gegenmaßregel, die der leeren Mainzer Postkasse wieder einiges Geld zuführen sollte.

Die französischen Zwangsmaßregeln, die Ausweisung von zahlreichen Personen, die sich der Ableistung des französischen Bürgereids widersetzten, und andere Widerwärtigkeiten hatten vielen Mainzern den Aufenthalt in ihrer Vaterstadt derart verleidet, daß sie sich zur Auswanderung entschlossen. Auch die Postoffiziale Wölfle und Oehl beantragten bei der General-Direktion der Reichspost die Entlassung aus ihren Stellen, wo ihre Anwesenheit nicht mehr nötig und von keinem Nutzen sei. Es wurde ihnen eröffnet, daß seitens der Reichs-Postverwaltung ihrem Ausscheiden zwar nichts im Wege stehe, sie möchten sich indessen der Zustimmung des Postdirektors Cotta versichern und sich auch vorher vergewissern, ob ihnen ihre Besoldung vom Postamt in Mainz weitergezahlt werden würde, da »die Schwächung des Hochfürstlichen Ärars nicht erlaube, ihnen dieselbe auf eine andere Kasse anzuweisen«.

Wölfle trat, anscheinend mit Cottas Erlaubnis, aus dem Dienste. Unterm 19. März aber forderte ihn Cotta zur Rückkehr nach Mainz auf unter der Androhung, daß, falls er nicht in der ersten Woche des April zurückkehre, er als »Emigrant« angesehen werden müsse. Schon am folgenden Tage sandte Cotta dieser Aufforderung folgende Entlassungsverfügung nach:

> Bürger Wölfle wird seines Dienstes entlassen, weil er wegen seiner Amtsverhältnisse sich an die diesseits entsetzte und feindliche Oberpostamts-Direktion in Frankfurt gewandt hat.
>
> Von wegen der Republikanischen General-Direktion
> der Teutschen Posten
>
> Der Bürger Friederich Cotta.

Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß dieser Amtsentsetzung schnöder Verrat und Anschwärzung durch einen Beamten, der sich bei den Franzosen in Gunst setzen wollte, zugrunde gelegen haben. Vielleicht hat der Vorgang dem Cotta Anlaß gegeben, einige Tage später von sämtlichen Postbeamten den erwähnten Revers einzufordern. Die Bemerkung, daß einige Amtsentlassungen bereits verfügt worden seien, zielt zweifellos auf den Wölfleschen Fall ab.

Als Cotta in dieser schroffen Weise vorging, ahnte er wohl kaum, daß seine Tätigkeit als französischer Postdirektor nahe vor ihrem Ende stand. Das Kriegsglück wandte sich stark zugunsten der Deutschen.[1]) Ende März verjagten die Preußen die französische Armee in wenigen Tagen von Kreuznach über Alzey und Worms aus dem deutschen Gebiete. Die Festung Mainz wurde mehr und mehr eingeschlossen, ihre französische Besatzung richtete sich auf die Belagerung ein. Da hielt es Bürger Cotta doch für geraten, seine Person nach Frankreich in Sicherheit zu bringen, weil er im Falle der Übergabe von Mainz mit Recht be-

---

[1]) Bei den damaligen kriegerischen Unternehmungen mußten die Postämter oft auf seltsame Art mitwirken. So berichtete das Reichspostamt Erfurt am 16. März 1793, es habe auf Verlangen eines preußischen Kommissars 28 schwere Kanonen aus Magdeburg extrapostmäßig nach Frankfurt befördern müssen. Dazu seien nicht weniger als 204 Extrapostpferde zu stellen gewesen! Der erste Transport, aus 5 Kanonen mit 30 Pferden und 10 Postillionen bestehend, habe am 6. März Erfurt passiert; nach Beschaffenheit der Wege könne er in 3 Tagen Frankfurt erreichen. Das Postamt betrachtete den Vorgang als ein zu meldendes »Kuriosum«.

fürchten mußte, als ein der Reichsacht verfallener Klubist, als eifriger Verfechter der französischen Interessen, namentlich als Verfasser des Schmähbriefs an »Franz von Habsburg«, von seinen früheren Landsleuten nicht allzu glimpflich behandelt zu werden. Am letzten Tage, da die Franzosen Worms vor den anrückenden Preußen räumten, verließ Cotta mit ihnen das deutsche Gebiet. Im Vorbeigehen wollte er die Postgelder von Worms mitnehmen, doch da kam er bei den beiden wackeren Postoffizialen, deren braves Verhalten Ober-Postmeister v. Vrints in seinen Berichten an die General-Direktion rühmend hervorhob, an die unrechten. Sie hatten, wie sie am 8. April 1793 berichteten, alles Geld sorgfältig verwahrt und gegen Plünderung geschützt. Cotta[1]) hielt sich in Worms nicht lange auf, sondern eilte, über Hals und Kopf fortzukommen, so daß er von seinem Vorhaben, sich die Barbestände anzueignen, absehen mußte.

Auf die Nachrichten von den deutschen Waffenerfolgen eilte der Kurfürst von Mainz von Erfurt nach Frankfurt in der frohen Hoffnung, daß er in allernächster Zeit in seiner Residenzstadt wieder einziehen könne. Sein Minister und Hofkanzler Freiherr von Albini drückte dem Ober-Postmeister v. Vrints den Wunsch aus, es möge eine Persönlichkeit bereitgehalten werden, die nach der Wiedereinnahme von Mainz das Postwesen daselbst wiederherstellen könne, seitens der Kurfürstlichen Regierung solle dem betreffenden Beamten in jeder Hinsicht Beistand geleistet werden, worauf der Ober-Postmeister erwiderte, das Reichspostwesen jenseits des Rheins sei größtenteils ihm unterstellt, er werde daher selbst das Erforderliche demnächst wahrnehmen. Auf Grund dieser Unterredung erbat v. Vrints von der General-Postdirektion für sich eine General-Vollmacht, die auch nicht auf sich warten ließ. Das vom 20. April ausgestellte, sehr ausführliche Schriftstück enthält scharfe Bestimmungen in bezug auf die Behandlung der Personalfragen.

Es heißt darin: »Die Postbeamten und Postbediensteten sind zur Abschwörung des von dem Feinde ihnen aufgedrungenen Eides anzuhalten und solche den vorherigen, von Uns Ihnen rechtmäßig auferlegten Eid auf ein neues schwören zu lassen. Die treu sich erzeigt, sind sodann in ihre Stellen wieder einzusetzen, jene aber, welche sich gegen besseres Vermuten in eine wirkliche Teilnahme an den feindlichen verderblichen Grundsätzen eingelassen, oder sonst ungetreu gehandelt zu haben, überwiesen sind, sind des Dienstes für alle Zeit verlustig zu erklären.«

---

[1]) Cotta sollte einige Jahre später im deutschen Postwesen noch einmal eine Rolle spielen. Als im Sommer 1796 die französischen Heere unter Moreau und Jourdan Schwaben, Bayern und Franken besetzten, wurde Cotta durch Dekret aus dem Hauptquartier Neresheim vom 16. August 1796 vom Bürger Haußmann, Regierungs-Kommissar bei der Rhein- und Mosel-Armee, zum »General- und Ober-Postdirektor der Franken-Republik in Deutschland« ernannt. Von dieser Ernennung machte Cottas Bruder, der Verleger Joh. Friedr. Cotta, in einem Briefe vom 21. August 1796 Mitteilung an Schiller. Durch Proklamation vom 1. Fructidor IV. (18. August 1796) an die »Kollegen«, ein Schriftstück, das der Proklamation, die Cotta am 27. Januar 1793 in Mainz erlassen hatte, sehr ähnelt, übernahm der neue Verwaltungschef sein Amt. Die Siege des Erzherzogs Karl über Jourdan bei Amberg und Würzburg hatten den Rückzug der französischen Heere zur Folge. Cottas Amtsort Stuttgart wurde am 16. September von den Österreichern besetzt, so daß er sich allmählich bis an die Grenze der Schweiz zurückziehen mußte. Seine Wirksamkeit, die genau wie drei Jahre zuvor nur wenig über zwei Monate gedauert hatte, war zu Ende. Am 21. Oktober kehrte er nach Straßburg zurück. Vgl. Thele. Geschichte des Postwesens in den Hohenzollernschen Landen. Archiv 1912, S. 313 ff., S. 355 ff. und S. 382 ff., und Vollmer. Briefwechsel zwischen Schiller und Cotta. Stuttgart 1896. S. 187 ff., wo die wechselvollen Lebensschicksale dieses begabten, aber unsteten, die Veränderung liebenden, wankelmütigen Mannes geschildert sind.

Diese Anordnungen schienen stark verfrüht. Es sollten noch volle drei Monate verstreichen, ehe von ihnen Gebrauch gemacht werden konnte. Kurz vor der Übergabe von Mainz tauchte im Reiche das Gerücht auf, der König von Preußen habe den unter seinem Befehle stehenden, an der Belagerung von Mainz teilnehmenden Kriegsvölkern Hoffnung gemacht, nach dem Falle der Stadt einige Zeit darin plündern zu dürfen. Postmeister v. Jungenfeld in Wetzlar, der von diesem Gerüchte ebenfalls gehört hatte, bat die General-Postdirektion, dahin zu wirken, daß die drei Wohnstätten der Reichspost in Mainz: das Reichspostamt in der Löhrgasse, die Fahrpostexpedition im Gasthofe zu den drei Reichskronen am Brand und der Poststall in der St.-Emerans-Gasse von der Plünderung verschont würden. Darauf sah sich der Fürst von Thurn und Taxis veranlaßt, persönlich den Ober-Postmeister v. Vrints zu beauftragen, er möge sich darüber vergewissern, ob das Gerücht auf Wahrheit beruhe, und bejahendenfalls mit dem Kaiserlich Königlichen Minister, Fürsten von Reuß, erwägen, welche Vorstellungen bei Seiner Majestät dem Könige von Preußen zu erheben sein möchten, um der Plünderung der unter Kaiserlichem Allerhöchsten Schutze stehenden Reichs-Postanstalten vorzubeugen. Die Besorgnis erwies sich als unbegründet; es fand keine Plünderung statt und, abgesehen von den meist von den erbitterten Mainzer Bürgern ausgehenden Mißhandlungen der zurückgebliebenen Klubisten, kamen bei der Übergabe der Stadt keine Ausschreitungen vor.

Ober-Postmeister v. Vrints hatte sich in das preußische Hauptquartier in Marienborn bei Mainz begeben, um bei der Übergabe zugegen zu sein und sofort die nötigen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Postbetriebs treffen zu können. Am 22. Juli 1793 kapitulierte die belagerte Festung. Unterm 24. Juli schreibt er aus Marienborn: »In 2 bis 3 Tagen werden wir von dieser gefährlichen Horde befreit sein; sie wird den Boden wahren Glücks nicht mehr besudeln.«

Wie es in Mainz nach dem Abzug der Franzosen aussah, darüber geben Berichte des Postmeisters v. Jungenfeld, der in der Nacht vom 23. auf den 24. Juli von Wetzlar zur Übernahme seines Amtes nach Mainz geeilt war, ein anschauliches Bild.

Er schreibt: »Die Greuel der Verwüstung und die Verstörung, die ich in meinem Familienhause und dem Postamtsbureau angetroffen habe, sind kaum zu beschreiben. Alle Zimmer waren von der übermäßig zahlreichen französischen Einquartierung besudelt und verwüstet, und am Ende haben die Deputierten zu dem National-Konvent des anmaßlich „Rheinisch-Deutschen Freistaates sogar das Postamtsbureau noch eingenommen und in demselben, nachdem das Comité de surveillance schon vorhin alle Rechnungen, Manualien und Belege und die Überbleibsel der vor des Französischen Kriegs-Kommissariats Ermächtigungen noch geretteten Gelder gewaltsamer Weise hinweg genommen hatte, noch vollends alles verstört und so verunreinigt, daß Keiner deren Offizialen sich darinnen weder bei Tag noch bei Nacht ohne vorhergegangene Reinigung und Ausweißung desselben aufhalten konnte.« In einem zweiten Berichte teilt v. Jungenfeld mit, daß alle Türen in seinem Familienhause, wenn nicht verbrannt, so doch unbrauchbar gemacht, Keller und Speicher ausgeleert, die Möbel in und außer der Stadt (also wohl in einem ihm gehörenden Landhause) ruiniert seien. Seinen persönlichen Schaden schätzt er auf 30 000 Gulden. Bei dieser Schilderung darf allerdings nicht außer Betracht bleiben, daß die französischen Revolutionsheere Besitzungen des Adels, wie die Jungenfeldschen, sowie der Geistlichkeit besonders hart mitzunehmen pflegten.

Ober-Postmeister v. Vrints griff mit gewohnter Tatkraft ein, so daß schon am 28. und 29. Juli 1793, also knapp eine Woche nach der Übergabe von Mainz

an die Deutschen, sämtliche Reit- und Fahrposten wieder in Gang gebracht waren, worüber Hofkanzler Freiherr v. Albini seine Genugtuung äußerte. In bezug auf die Lage der Posthalter bemerkte v. Vrints in einer Eingabe an den Fürsten: »Man werde auf Euerer Durchlaucht gewohnte Gnade rechnen, um Unterstützungen, vornehmlich für die Posthalter, zu erhalten.«

Beim Postamte war eine bedeutende Arbeit zu bewältigen, da eine große Menge der infolge der Belagerung zurückgehaltenen Briefschaften eintraf und die Bestellung der zahlreichen Briefe für die preußischen, hessischen, sächsischen usw. Truppen schwierig war. Nach Wiederherstellung des Postenganges begann v. Vrints mit der Untersuchung über das Verhalten des Personals im Sinne des ihm gewordenen Auftrags. Er stellte dabei folgendes fest.

Den französischen Bürgereid hatte von den Mainzer Beamten keiner geleistet, von den Unterbeamten nur ein alter Briefträger namens Elsinger, und auch dieser nur in Form eines Handgelöbnisses unter Zwang, weil die Klubisten ihm mit der Ausweisung drohten und er seiner im Sterben liegenden Ehefrau wegen die Stadt nicht verlassen wollte. Dieser allein wurde förmlich neu vereidigt, alle übrigen legten das Handgelöbnis ab, »daß sie die französischen, verderblichen Grundsätze niemals gehegt hätten, noch jemals hegen würden, und daß sie Serenissimum als ihren einzigen rechtmäßigen Gebieter ansehen würden«. Zu seiner Genugtuung konnte v. Vrints feststellen, »daß die sämtlichen Offiziale in der Tat gar keine Anhänglichkeit an die französischen verderblichen Grundsätze bezeigt, sich vielmehr nach allgemeinem Urteil während des Aufenthalts der Franzosen, den erlassenen Vorschriften gemäß, leidend verhalten hätten«. Es seien wohl einige unüberlegte, anstößige Redensarten gefallen, so seitens des leicht erregbaren Postoffizials Eberhard, der sich zu der Äußerung habe hinreißen lassen, nicht der Fürst, sondern die französische Nation habe jetzt hier beim Postamte zu befehlen. Dafür verdiene der hitzige Eberhard einen öffentlichen Verweis. Sonst aber sei zu einem disziplinarischen Einschreiten kein Anlaß vorhanden. Über die Leistungen des Mainzer Personals fällt v. Vrints auch jetzt wieder ein recht ungünstiges Urteil. Nach seiner Überzeugung taugen die Beamten fast alle nicht für die ihnen übertragenen Posten. Den ältesten von ihnen, den ganz unfähigen Postoffizial Lohrum, Kassenverwalter des Postamts, enthob der Kommissar von seinen Dienstgeschäften und wies ihn an, die rückständigen Rechnungen für das dritte und vierte Viertel des Jahres 1792 und für das erste Viertel des Jahres 1793 abzulegen, wobei ihm der mehrgenannte Privatsekretär Schalk an die Hand gehen sollte, der schon früher unter dem Postmeister v. Jungenfeld die Rechnungslegung stets besorgt hatte. Das ungünstige Urteil des Kommissars erstreckte sich auch auf den Postamtsvorsteher, der sich von dem schweren Vorwurfe, das seiner Leitung anvertraute Postamt in ernster Zeit ohne Erlaubnis im Stich gelassen und dabei überaus kopflos gehandelt zu haben, nicht reinzuwaschen vermochte. Auch an der obersten Stelle in Regensburg wurde das tadelnswerte Verhalten des Postmeisters v. Jungenfeld sehr mißbilligt. Das Gutachten eines Mitglieds der General-Postdirektion über dessen Flucht lautete folgendermaßen: »Er hätte weit mehr noch als seine untergeordneten Offiziale für die Sicherheit der Kassengelder sorgen müssen, denn jener Diener, welcher, um sein privates Interesse zu decken, das herrschaftliche unbekümmert auf mögliche Unfälle verläßt, kann gewiß nicht behaupten, seine Pflicht ganz erfüllt zu haben. Für den entstandenen Schaden hat er principaliter zu haften und mag sich hierüber an seinem Stellvertreter regressieren«. Hier ist also schon die Frage der Haftpflicht gegenüber der Verwaltung für die den Franzosen in die Hände gefallene Summe von 5800 Gulden, die allerdings leicht hätten in Sicherheit gebracht werden können, zuungunsten des Postmeisters entschieden. Der Kommissar bezeichnet die Amtstätigkeit des v. Jungenfeld als »eine sehr

schwache, mit keiner Würde versehene Direktion«. Dieser mag wohl geahnt haben, daß er in dem Ober-Postmeister v. Vrints einen strengen Richter seiner Handlungen finden werde, denn er hatte schon im Juni von Wetzlar aus den Fürsten um Nachsicht gebeten, wobei er sich auf die ihm während einer neunjährigen Dienstzeit von dem Kurfürstlichen Ministerium und dem Mainzer Publikum bezeigte Zufriedenheit berief. Gleich nach dem Falle der Festung werde er sich nach Mainz begeben, um die alte Ordnung im Postwesen wiederherzustellen, und schmeichle sich mit der Hoffnung, mit der Untersuchung des Verhaltens der Beamten bei den Postanstalten des Mainzer Bezirks betraut zu werden. Diese Hoffnung ging nicht in Erfüllung, da dieses Geschäft bereits durch die General-Vollmacht vom 20. April in die Hände des v. Vrints gelegt worden war, was bei v. Jungenfeld große Enttäuschung hervorrief.

Der energische Ober-Postmeister v. Vrints trat für eine Personalveränderung an Haupt und Gliedern bei dem Reichs-Postamt in Mainz ein. Bei der großen Milde und Nachsicht, die bei der obersten Thurn und Taxisschen Verwaltungsstelle in Personalfragen stets herrschten, scheint er aber mit seinen Anträgen nicht oder nur teilweise durchgedrungen zu sein. Wenigstens sehen wir den Postmeister v. Jungenfeld weiter seines Amtes walten, bis die zweite Besitzergreifung von Mainz durch die Franzosen im Jahre 1797 dem deutschen Postwesen auf dem linken Rheinufer bis zum Jahre 1814 ein Ende machte.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Handelsverkehr des Deutschen Reichs mit seinen Schutzgebieten in Afrika während des Jahres 1911. Das XIV. Heft des 252. Bandes der »Statistik des Deutschen Reichs«, der den auswärtigen Handel des Reichs im Jahre 1911 behandelt, enthält u. a. eine Darstellung der Ergebnisse des Handelsverkehrs des Reichs mit seinen Schutzgebieten in Afrika, aus der wir nach einem im *Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger* (Jahrg. 1912, Nr. 285) veröffentlichten Auszuge folgendes wiedergeben.

Aus Deutsch Ostafrika wurden im Jahre 1911 für 12,2 Millionen Mark, im Jahre vorher für 10,8 Millionen Mark Waren nach dem Reichsgebiet eingeführt; das ergibt eine Zunahme von 1,4 Millionen Mark oder 13 v. H. Die Haupteinfuhrwaren und ihre Werte im Jahre 1911 waren:

	im Werte von
Kautschuk	5 400 000 ℳ,
Baumwolle	1 300 000 -
Sisalhanf	1 100 000 -
Kaffee	900 000 -
Erdnüsse	500 000 -
Bienenwachs	400 000 - und
Glimmer	400 000 - .

Der Wert der Ausfuhr nach Deutsch Ostafrika betrug im Jahre 1911 13,9 Millionen Mark, das sind gegenüber dem Ausfuhrwerte des Jahres 1910 (13,1 Millionen Mark) 0,8 Millionen Mark oder 6,1 v. H. mehr.

Davon entfielen 1911 auf:

Eisenbahnschienen	1 800 000 M,
eiserne Schwellen	1 000 000 -
Lokomotiven	400 000 -
Güterwagen	300 000 -
Laschen Unterlagsplatten und Schrauben	je 200 000 -
Maschinen	1 500 000 -
gefärbte, bedruckte usw. Baumwollgewebe	500 000 - und auf
luftdicht verschlossene Nahrungs- und Genuß-mittel	400 000 -.

Der Wert der Einfuhr aus Deutsch Südwestafrika erreichte im Jahre 1911 nur 3,193 Millionen Mark und blieb hinter dem Einfuhrwerte des Vorjahrs in Höhe von 4,064 Millionen Mark um 0,871 Millionen Mark oder 21,4 v. H. zurück. An erster Stelle standen dem Werte nach in der Einfuhr des Jahres 1911 Diamanten usw. im Betrage von 2 499 000 M; weiter wurden im Berichtsjahre nach dem Reiche eingeführt:

	im Werte von
Rindshäute	160 000 M,
Otavi-Kupfererze	135 000 -
Uranpech- und andere Erze	116 000 -
Wolle	32 000 - und
rohe Felle zu Pelzwerk	23 000 -.

Der Wert der Ausfuhr nach Deutsch Südwestafrika ist von 19,365 Millionen Mark im Jahre 1910 auf 20,693 Millionen Mark im Jahre 1911, also um 1,328 Millionen Mark oder 6,9 v. H. gestiegen. Von dem Ausfuhrwerte des Jahres 1911 entfielen auf:

Dampflokomotiven für Schienengleise	500 000 M,
andere Maschinen	1 100 000 -
luftdicht verschlossene Nahrungs- und Genuß-mittel	1 000 000 -
Bier	900 000 -
Eisenbahnschienen und eiserne Eisenbahnschwellen	je 800 000 -
Hafer polierten Reis und Lederschuhe	je 600 000 -.

Im Verkehr mit dem Schutzgebiete Kamerun betrug der Wert der Einfuhr nach dem Reiche im Jahre 1911 nur 16,9 Millionen Mark gegen 23,5 Millionen Mark im Jahre 1910, mithin 1911 6,6 Millionen Mark oder 28,1 v. H. weniger als im Vorjahre, der Wert der Ausfuhr aus dem Reiche dagegen 9,4 Millionen Mark, das sind 0,7 Millionen Mark oder 8,0 v. H. mehr als im Jahre 1910, wo der Wert der Ausfuhr nach Kamerun sich auf 8,7 Millionen Mark belief. Von den wichtigsten Waren der Einfuhr erreichten:

	einen Wert von
Kautschuk	13 600 000 M,
Kakaobohnen	1 300 000 -
Palmkerne	1 200 000 -
beschlagenes Holz und Elfenbein	je 200 000 - und
Palmöl	100 000 -.

Nach Kamerun ausgeführt wurden hauptsächlich: dichte Baumwollgewebe im Werte von 900 000, Reis im Werte von 800 000, Nahrungs- und Genußmittel in Dosen sowie eiserne Eisenbahnschwellen im Werte von je 400 000 und endlich Eisenbahnschienen, Rum, Bier in Flaschen und Dampflokomotiven im Werte von je 300 000 M.

Der Wert der Einfuhr aus dem Schutzgebiete Togo nach dem Reiche ist von 3,188 Millionen Mark im Jahre 1910 auf 3,390 Millionen Mark im Jahre 1911, also um 202 000 M oder 6,3 v. H. gestiegen, der Wert der Ausfuhr nach Togo dagegen von 2,642 Millionen Mark auf 2,229 Millionen Mark, mithin um 413 000 M oder 15,6 v. H. gefallen. Von dem Werte der Einfuhr entfielen im Jahre 1911 auf:

Palmkerne	1 634 000 M,	
Kautschuk	1 018 000 -	
Baumwolle	453 000 -	
Palmöl	65 000 -	und auf
Elfenbein	53 000 -,	

von dem Werte der Ausfuhr auf:

Erzeugnisse der Landwirtschaft	556 000 M,	
Waren aus Spinnstoffen, namentlich aus Baumwolle	514 000 -	
unedle Metalle und Waren daraus, vorwiegend Eisen und Eisenwaren	372 000 -	und auf
chemische und pharmazeutische Erzeugnisse	203 000 -.	

Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1911. Nach einem im *Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger* (1912, Nr. 240) veröffentlichten Auszug aus dem Verwaltungsberichte des Kaiserlichen Kanalamts hat der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Rechnungsjahre 1911 weiter zugenommen. Insgesamt ist der Kanal 1911 von 52 817 abgabepflichtigen Schiffen mit einem Nettoraumgehalte von 8 478 261 R.T. benutzt worden. Das bedeutet gegenüber den von uns zuletzt veröffentlichten Zahlen für das Rechnungsjahr 1909 (Archiv 1910, S. 444) eine Zunahme bei den Schiffen um 14 270 Stück oder 37,02 v. H. und bei dem Raumgehalt um 1 950 563 R.T. oder 29,88 v. H. und gegenüber den Zahlen für das Rechnungsjahr 1910 — 45 569 Schiffe mit 7 579 339 R.T. Nettoraumgehalt — eine Zunahme bei den Schiffen um 7248 Stück oder 15,91 v. H. und beim Raumgehalt um 898 922 R.T. oder 11,86 v. H. Von den Schiffen des Rechnungsjahrs 1911 waren:

Dampfschiffe	23 778	mit	6 319 687	R.T. Nettoraumgehalt,
Segelschiffe	18 164	-	745 710	- -
Leichter und Schuten	10 875	-	1 412 864	- -
zusammen (wie oben)	52 817	mit	8 478 261	R.T. Nettoraumgehalt.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Dampfschiffe um 2745 oder 13,05 v. H., die der Segelschiffe um 714 oder 4,09 v. H. und die der Leichter und Schuten um 3789 oder 53,47 v. H., dagegen der Umfang des Gesamtraumgehalts bei den Dampfschiffen um 574 198 R.T. oder 9,99 v. H., bei den Segelschiffen um 60 550 R.T. oder 8,84 v. H. und bei den Leichtern und Schuten um 264 174 R.T. oder 23,00 v. H. gestiegen. Den größten Verkehr hatte der Monat Oktober mit 5510 Schiffen und 878 596 R.T. Raumgehalt aufzuweisen, den geringsten der Monat Februar mit 1837 Schiffen und 315 725 R.T. Raumgehalt. Die Verkehrsziffern des verflossenen Rechnungsjahrs sind die höchsten seit Eröffnung des Kanals.

Der bei weitem wichtigste Durchgangsverkehr, d. h. der, bei dem der Kanal auf der ganzen Strecke mit seinen beiden Endschleusen durchfahren wird, umfaßte 1911 25 131 Schiffe mit 7 112 798 R.T. Nettoraumgehalt, gegen 23 722 Schiffe mit 6 482 483 R.T. Nettoraumgehalt im Rechnungsjahre 1910. Die Steigerung betrug mithin bei den Schiffen 1409 Stück oder 5,94 v. H. und beim Raumgehalte 630 315 R.T. oder 9,72 v. H. Die Schiffe des Durchgangsverkehrs verteilten sich 1911 auf:

	13 903 Dampfschiffe mit	5 968 696	R.T. Nettoraumgehalt,
	9 269 Segelschiffe mit	460 966	- -
und	1 959 Leichter und Schuten mit	683 136	- -
zus. (w. o).	25 131 Schiffe mit	7 112 798	R.T. Nettoraumgehalt.

Im deutschen Küstenfrachtverkehr benutzten den Kanal 34 160 Schiffe mit 2 640 644 R.T. Raumgehalt gegen 28 199 Schiffe mit 2 269 162 R.T. Raumgehalt im Vorjahre, mithin 1911 mehr 5961 Schiffe oder 21,14 v. H. und 371 482 R.T. oder 15,05 v. H.

Wie in den Vorjahren war an dem Verkehr in allen Fällen die deutsche Flagge weitaus am stärksten beteiligt, nämlich am Gesamtverkehr mit 84,11 v. H. der Schiffe und 60,63 v. H. des Raumgehalts, am Durchgangsverkehr mit 71,63 v. H. der Schiffe und 56,81 v. H. des Raumgehalts und im deutschen Küstenfrachtverkehr mit 96,12 v. H. der Schiffe und 92,60 v. H. des Raumgehalts.

Der Schiffszahl nach folgten im Gesamtverkehr

der deutschen Flagge mit	84,11	v. H.,
die niederländische Flagge mit	4,64	-
die dänische Flagge mit............	3,74	-
die russische Flagge mit	3,72	-
die norwegische Flagge mit	1,52	-
die schwedische Flagge mit	0,96	-
die britische Flagge mit............	0,74	-
die belgische Flagge mit	0,09	-
die französische Flagge mit.........	0,06	-
sowie sonstige Flaggen mit	0,09	-
zusammen....	100,00	v. H.

Mit der Beförderung von Reisenden befaßten sich von den Schiffen des Jahres 1911 2851, gegen 2547 im Jahre 1910. An Frachtgütern wurden hauptsächlich Kohlen, Steine, Eisen, Holz, Getreide, Erz, Koks, Phosphat, Petroleum und Zucker befördert. Leer oder mit Ballast fuhren 20 872 Schiffe mit einem Nettoraumgehalte von 1 700 929 R.T., das waren gegen 1910 mehr 4120 Schiffe und 201 289 R.T.

Unter den Schiffen, die den Kanal 1911 durchfahren haben, waren Fahrzeuge der deutschen Kriegsmarine 1233,

nämlich:	Linienschiffe	24
	große Kreuzer	7
	kleine Kreuzer...........	73
	Kanonenboote	3
	Torpedoboote............	810
	Schulschiffe	1
	Spezialschiffe	48
	sonstige Schiffe	267
	zusammen (wie oben)	1 233.

Von fremden Kriegschiffen haben nur 4, nämlich 2 dänische, 1 italienisches und 1 russisches, 1911 den Kanal benutzt.

Die mittlere Dauer der Durchfahrtzeiten betrug im Jahre 1911 für Schiffe mit einem Tiefgange bis zu 5,1 m: 10 Stunden 34 Minuten, für Schiffe mit einem Tiefgange von 5,5 bis 6,9 m: 13 Stunden 33 Minuten und für Schiffe mit mehr als 7 m Tiefgang: 16 Stunden 58 Minuten. Die erreichten durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten beliefen sich für Schiffe der ersten Art auf 12,2 km in der Stunde, für Schiffe der zweiten Art auf 10,0 km und für Schiffe der letzten Art auf 8,2 km in der Stunde. Gegenüber den Vorjahren ist damit eine Verlangsamung in der Durchführung der Schiffe durch den Kanal eingetreten. Die Ursache liegt vorwiegend in der vermehrten Schwierigkeit der Kanalfahrt durch den zur Zeit in der Ausführung begriffenen Erweiterungsbau; auch hat die lange Eiszeit des letzten Winters auf die Verlangsamung der durchschnittlichen Durchlaufszeit mit eingewirkt.

Die Gesamteinnahmen des Kanalamts haben im Rechnungsjahre 1911 4 010 845 ℳ 82 Pf. betragen, die Gesamtausgaben 3 203 481 ℳ 72 Pf. Es verblieb mithin ein Überschuß von 807 364 ℳ 10 Pf., gegen 720 760 ℳ 24 Pf. im Vorjahre.

LITERATUR.

Dynamomaschinen und Elektromotoren. Von **Hanns Günther.** Mit zahlreichen Abbildungen. 104 S. Geh. 1 ℳ; geb. 1 ℳ 80 Pf. Verlag der Technischen Monatshefte (Franckhsche Verlagshandlung). Stuttgart 1912.

Das jetzt vorliegende III. Bändchen des Sammelwerks »Der elektrische Strom« (vgl. Archiv 1911, S. 720) schildert in leicht faßlicher Weise den Bau und die Wirkungsweise der Dynamomaschinen und Elektromotoren. Der Leser wird über die Grundgesetze der Magnetinduktion, auf denen jene Maschinen beruhen, dabei über die Begriffe Stromwechsel, Welle, Periode, Phase, Frequenz belehrt und mit den Entwicklungstufen auf dem Gebiete (Siemensscher Doppel-T-Anker, Ring- und Trommelanker, Dynamoprinzip) bekannt gemacht; es werden dann die wichtigsten Formen der Gleichstrom-, Wechselstrom- und Drehstrommaschine als Generatoren und Motoren vorgeführt und die wesentlichsten Bedingungen für die einzelnen Benutzungsformen dargelegt. Eine kurze Übersicht über die mannigfachen Anwendungsgebiete schließt das flott und anregend geschriebene, einem größeren Leserkreis einen Einblick in die neuzeitliche Starkstromtechnik gewährende Heft.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. BERLIN, FEBRUAR. **1913.**

Das Postwesen in Persien.

Von Ober-Postinspektor Ehrhard in Berlin.

Die persische Postverwaltung hat kürzlich den ersten vollständigen, alle Dienstzweige umfassenden Verwaltungsbericht nebst Poststatistik herausgegeben und darin zugleich die Entwicklungsgeschichte der Posten in Persien von 1874 bis zum 20. März 1911 in kurzen Umrissen zu schildern versucht. Eine genauere Beschreibung der Fortschritte des Postwesens innerhalb dieses Zeitraums ist ihr leider nicht möglich gewesen, weil, wie der Verwaltungsbericht angibt, alle postalischen Archive aus der Zeit von 1874 bis 1902 infolge des Wechsels in den Personen der Generalpächter des Postwesens zerstreut worden oder verloren gegangen sind. Dennoch bieten die Angaben dieses Berichts sowie einige im ersten Jahrgange der »Union Postale« enthaltenen Briefe des österreichischen Postrats Riederer, des ersten Organisators der persischen Posten[1]), und einige Mitteilungen in Reisebeschreibungen hinreichenden Anhalt, um ein anschauliches Bild zu gewinnen von dem Erwachen modernen Postbetriebs in dem klassischen Lande der ältesten Posten der Weltgeschichte, einem Erwachen aus tausendjährigem Schlafe. Die Schicksale des Postwesens auf persischem Boden sind bis in die allerneueste Zeit hinein so ungemein wechselvoll, sonderbar, ja oft abenteuerlich gewesen, daß es der Mühe wert erscheint, sie einmal in ihrer Gesamtheit und in ihrem Zusammenhange zu betrachten. Ein Versuch, die Geschichte der persischen Post zu schreiben, ist bisher noch nirgends gemacht worden, im folgenden soll auch nur ein kurzer Abriß gegeben werden.

[1]) Union Postale 1876, S. 26, 142 und 201 ff. Außer ganz kurzen Notizen im Jahrgange 1879, S. 109 und 210, hat seither die Union Postale keine Nachrichten über das Postwesen in Persien mehr gebracht.

Das Archiv hat s. Z. nur die beiden ersten kurzen Briefe Riederers abgedruckt (1875, S. 102, und 1876, S. 444), dann aber außer zwei »kleinen Mitteilungen« (1897, S. 421 u. 583) über das persische Postwesen nichts mehr berichtet.

I. Das Verkehrswesen in Persien im Altertum und bis zur Neuzeit.

Wenn auch in anderen Ländern, so in China, Assyrien, Ägypten u. a. m., die gelegentliche Versendung von Briefen durch Boten und Reiter, namentlich zwischen den Herrschern und den Statthaltern in den Provinzen, seit Urzeiten üblich war, wie uns neben der Heiligen Schrift alte Denkmäler, Urkunden usw. bezeugen, so ist doch gerade Persien das erste Land der Welt gewesen, in dem, wie Herodot und Xenophon berichten, im 6. Jahrhundert v. Chr. durch die großen Könige Cyrus und Darius I. eine eigentliche Post in unserem Sinne eingerichtet wurde: mit zweckmäßig verteilten Stationen zum Wechseln der Pferde, mit eigens dazu angestellten Beamten und Boten, die mit Bestallungen und besonderen Freiheiten versehen waren. Nach übereinstimmenden Schilderungen alter Schriftsteller war sogar auf den Stationen der altpersischen Post nicht allein für den Postbetrieb, sondern auch für Unterkommen und Verpflegung der Reisenden in geradezu üppiger Weise gesorgt. Zu diesen Zwecken wurden Paläste mit allen Bequemlichkeiten, Bädern, Lustgärten u. dgl. errichtet, so daß diese Stationen nicht selten die Veranlassung zu weiteren Ansiedelungen und zur Gründung von Städten wurden. Mit ihren Poststationen und Relais überspannten die Könige ihr gewaltiges Reich wie mit einem dichten Netze; die Reitposten gingen Tag und Nacht, wie Xenophon in Buch 8 seiner Kyropädie schreibt, da die Stationen zum Wechseln der Pferde und Boten nur so weit auseinanderlagen, als ein Pferd, ohne zu ruhen und zu fressen, laufen konnte. Auf diese Weise war der König stets über alle Vorgänge auch in den entferntesten Teilen seines Weltreichs unterrichtet. Denn die ganze Posteinrichtung diente lediglich den Zwecken des Herrschers und der Benutzung durch die im königlichen Auftrage reisenden Gesandten, Heerführer, Boten usw. Es war eine reine Staatspost, die auf der Frondienstverpflichtung der Bewohner zur Gestellung von Führern, Pferden, Wagen, Futter usw. beruhte. Daher auch der persische Name für diese Staatspost: angara (= Frondienst), der von den Griechen (ἀγγαρεῖον) und später von den Römern (angaria) als Bezeichnung für ihre Staatspost übernommen wurde.

Selbstverständlich konnte ein solch geordneter Postdienst in dem weiten, vielfach nur schwach bevölkerten Perserreich ohne feste, gute Straßen nicht bestehen. Auch dafür hatten die großen Perserkönige in bewundernswerter Weise gesorgt; vorzüglich gebaute Straßenzüge durchschnitten damals Vorderasien vom Mittelmeere bis zum indischen Ozean. Herodot beschreibt eingehend solche persische Hauptstraßen, z. B. die von Sardes nach Susa, die 2500 km lang war, ferner die von Susa über den Tigris nach Babylon, von Susa über Celenä, Ekbatana, durch den Felsenpaß der Kaspischen Tore nach Baktra und über den Oxus bis Kyropolis am Jaxartes, eine Straße von mehr als 3000 km Länge!

Das große Verkehrswerk des Cyrus und Darius I. hat indes nicht lange bestanden, wenigstens nicht in der ursprünglichen Blüte. Unter den folgenden Königen verfiel das Reich, Kriege und innere Wirren, die das unglückliche Land bis zum heutigen Tage eigentlich nie oder doch nur auf kurze Dauer verschont haben, hemmten auch den geordneten Gang der Posten. Vorübergehend, als Alexander der Große auf seinem Siegeszuge auch das Perserreich unterwarf (336 v. Chr.) und griechische Kultur dort einführte, schienen geordnetere Verhältnisse auch im Verkehrswesen zurückzukehren; doch schnell verging nach Alexanders frühem Tode mit dem Glanze des Mazedonierreichs auch der Aufschwung der Verkehrseinrichtungen. Unter den Seleuciden und Arsaciden erfüllten jahrhundertelang Kämpfe gegen innere und äußere Feinde das in viele Teile zerrissene Reich. Die Römer konnten trotz vielfach wieder-

holter Kriege, die meist unglücklich für sie endeten, nie recht festen Fuß in Persien fassen, furchtbare Aufstände jagten sie bald wieder aus der unter Trajan 116 und unter seinen Nachfolgern 165 und 199 n. Chr. eroberten Hauptstadt Ktesiphon. Daher konnte unter der römischen Herrschaft das sonst so vortrefflich geordnete Verkehrswesen Roms in Persien nicht eingeführt werden.

Unter den Sassaniden (226—652), deren Geschichte ebenfalls von vielen, meist glücklichen Kämpfen gegen Ostrom berichtet, brach für das persische Reich trotz häufiger Unruhen auch im Inneren eine neue Blütezeit an, die unter Khosrev I. und II. im 6. und 7. Jahrhundert n. Chr. ihren Höhepunkt erreichte. Damals stand Persien auf dem Gipfel seiner Macht; die Chroniken rühmen besonders auch Khosrevs I. innere Verwaltung; wir dürfen daher annehmen, daß auch das Verkehrswesen geordnetere Zustände aufwies. Näheres, namentlich über den Postengang, ist uns nicht überliefert; es besteht aber kein Zweifel, daß auch damals eine eigentliche Post nur für die Zwecke des Königs und des Staates bestanden haben kann.

Bald nach der höchsten Kraftentfaltung des Landes, nachdem persische Heere Damaskus und Jerusalem erobert, ja bis Ägypten vorgedrungen waren, und das gesamte oströmische Reich in die Gewalt der Perser gegeben zu sein schien, kam der Rückschlag, Kaiser Heraklius schlug Khosrev II., der 628 in seiner Hauptstadt Ktesiphon unter Mörderhand fiel. Rom gewann alle seine verlorenen Provinzen zurück. Bald darauf, unter dem letzten Sassaniden Jezdegerd III., unterwarfen die Araber unter Omar in mörderischen Kämpfen das Reich, Persien wurde die Beute des welterobernden Islam (642).

Daß unter dessen Herrschaft (bis 1220) und in den jahrhundertelang das Land durchtobenden Stürmen, als Tataren unter Dschingis Chan (1220) und Mongolen unter dem schrecklichen Timur (1387) alles verwüsteten, von dem altpersischen Postwesen, den Straßen und Stationen nichts übrig blieb als Ruinen und Verfall, ist leicht verständlich. Auch die Turkmanen (bis 1501) besserten darin nichts. Nach dem Verfalle der Mongolenherrschaft kam 1501 in Ismail Seffi der erste Schah aus national-persischem Geschlechte zur Regierung; er brachte seinem Volke die schiitische Form des Islam, der die Perser heute noch anhängen. Die Sefiden, namentlich Schah Abbas I. (1586—1628), förderten nach Kräften Handel, Wandel und Verkehr, doch rissen 1722 die Afghanen die Herrschaft über Persien an sich, und wieder ging es abwärts mit dem vielgeprüften Lande. Nach vielfachen blutigen Kämpfen gründete endlich 1794 Aga Mohammed aus dem türkisch-persischen Stamme der Kadscharen die noch jetzt regierende Dynastie. Unaufhörliche Kämpfe mit den Russen und Türken, Mord und Brand störten auch fernerhin die Entwicklung neuzeitlicher Verkehrsverhältnisse. Erst unter dem großen Schah Nasreddin (1848—1896) besserten sich die Zustände auch im Postwesen.

II. Die Entwicklung des persischen Postwesens von 1875 bis 1911.

Aber noch im Jahre 1875 war es damit recht sonderbar bestellt. Der persische Verwaltungsbericht entwirft davon folgendes Bild, das wohl für die letzten tausend Jahre persischer Verkehrsgeschichte als eine im großen und ganzen zutreffende Schilderung der Verhältnisse angesehen werden kann.

Ein regelmäßiger, für das Privatpublikum benutzbarer Postdienst bestand vor 1875 in Persien nicht. Wer Briefe verschicken wollte, vertraute sie meistens den Karawanenführern (Tscharvardars) oder gelegentlichen Reisenden oder, sehr häufig, den Pilgern an, die nach den heiligen Stätten in Kerbela

oder Mesched wallfahrteten. Auch die Kaufleute, die nach der großen Messe von Nishnij Nowgorod in Rußland zogen, befaßten sich mit der Briefbeförderung. In der neueren Zeit pflegten die großen Handelshäuser in Teheran und Tauris auch den Kurieren der russischen, französischen und englischen Gesandtschaften Briefschaften mitzugeben. Diese Kuriere gingen allmonatlich von Teheran ab, und zwar der russische nach Tiflis und St. Petersburg, der französische über Tauris-Trapezunt, später über Baku-Batum nach Constantinopel und der englische durch Südpersien nach Buschir, wo der englische Resident die Post nach Indien besorgte, deren Benutzung auch den Eingeborenen gestattet war. Außer diesen Beförderungsgelegenheiten gab es allerdings auch noch die alte Staatspost, indem Regierungskuriere (Goulams) monatlich einmal, später zweimal von Teheran nach allen Provinzen Persiens abgelassen wurden. Wer wichtige oder dringende Sendungen zu befördern hatte und die Kosten nicht scheute, konnte sie allerdings auch mit diesen Regierungsposten versenden. Aber unter etwas eigenartigen Umständen, wie wir gleich sehen werden.

Wie die meisten übrigen Verwaltungszweige, war nämlich nach alter Sitte auch das staatliche Postwesen von dem Schah an einen Großen des Reichs zum Betrieb und als ergiebige Einnahmequelle überwiesen. Ob und wieviel der Postgewaltige für das Monopol an den Schah zu zahlen hatte, ist nicht bekannt. Jedenfalls flossen sämtliche Posteinnahmen, soweit sie nicht von dem Monopolinhaber weiter verpachtet waren, in dessen Tasche. Dieser, ein persischer Fürst Taxis, wie sich Riederer in seinem Briefe an die Union Postale ausdrückt, suchte natürlich aus seinem Privilegium möglichst viel herauszuschlagen, ohne auch nur daran zu denken, für die Verbesserung des Dienstes etwas aufzuwenden. Der Einfachheit halber pflegte der jeweilige Postminister, wenn man den Monopolinhaber so nennen kann, seine Rechte gegen einige Tausend Toman[1]) an einen Generalpächter (Tschapar-Baschi) zu verpachten; außer der Pachtsumme hatte dieser auch noch an die »Mirzas« (Beamten) des Postministers Gewinnanteile zu zahlen. Als Riederer 1875 nach Persien kam, hatte ein Khan, der zugleich Chef einer Brigade der königlichen Reitergarde und Besitzer der Pferde der Tschaparchanee (Poststation) zu Teheran war, die persische Post von dem Minister gepachtet. Die Einnahmen des Baschis flossen aus drei Quellen:

1. die Regierung mußte ihm für die von Teheran nach allen Teilen des Reichs abzufertigenden Staatskuriere (Goulams) — also für die Benutzung der eigenen Staatspost — Zuschüsse zahlen;
2. die Provinz-Gouverneure waren verpflichtet, das Futter usw. für die Unterhaltung einer bestimmten Zahl von Postpferden in Natur zu liefern (ein Rest des alten Frondienstes; die Gouverneure be-

[1]) Die altnationale persische Münze ist der Toman (oder Tuman), der in Gold geprägt wurde; daneben galten auch allerhand Silbermünzen. Jede Stadt, ja fast jedes Dorf hatte einen eigenen Kurs. Auch viel unechtes Geld war im Lande, das mit Abzug ruhig angenommen wurde. 1879 wollte Schah Nasreddin durch Einführung der Frankenwährung dem ein Ende machen. Der Goldtoman sollte 10, der Halbtoman 5 Franken gelten. Als Gegenwert des Franken wurde der »Kran« in Silber geprägt, auch gab es Doppelkrans (= 2 Franken); dem Centime sollte der »Schahi« entsprechen. Diesen Kurs konnte die persische Währung aber nicht halten, das Geld wurde schon von der Münze unterwertig ausgegeben (J. Bleibtreu, »Persien«). Heute gilt der Kran zu rund 20 Schahi nur 40 Centimen, der Schahi also etwa 2 Centimen. Für den internationalen Verkehr hat die persische Verwaltung folgende Gegenwerte festgesetzt: 5 Centimen = 3 Schahi, 10 Centimen = 6 Schahi, 25 Centimen = 13 Schahi, 50 Centimen = 1 Kran 6 Schahi oder 26 Schahi. Ein Toman (zu 10 Kran) gilt also heute nur noch 4 Franken = 3 ℳ 20 Pf.

schafften sich das Futter natürlich von den Landesbewohnern). Einen großen Teil dieses für die Pferde bestimmten Futters behielt der Baschi für sich und machte es zu Gelde;

3. jeden Postkurs hatte der Baschi wieder an Unterpächter (Najebs) verpachtet, die er außerdem durch Vorschüsse u. dgl. sämtlich in drückender Abhängigkeit hielt.

Für den Baschi war das Ganze sonach ein glänzendes Geschäft, mit Verwaltungsorgen hatte er sich nicht zu quälen.

Die armen Najebs mußten sehen, wie sie mit dem Reste des ihnen gelassenen Pferdefutters und mit Hilfe der spärlichen Posteinnahmen ihre Stationen erhielten und die Pacht aufbrachten. Meist hatten die Najebs auch noch den Betrieb der einzelnen Poststationen (Tschaparchaneen) an ihrem Kurse an Afterpächter verpachtet.

Das betrübliche Ergebnis dieses Pachtsystems war, daß die Postpferde weder in genügender Zahl noch in guter Beschaffenheit vorhanden waren — denn von dem Futter kam das wenigste in ihre Krippe —, und daß die ausgepreßten Afterpächter in den Tschaparchaneen mit ihren Pferden hungerten und jeden Reisenden um Trinkgeld anbettelten. [1])

Da diese ganze Posteinrichtung, wie seit alter Zeit, nur für Regierungszwecke vorhanden war, hatten Private eigentlich kein Recht auf die Mitbenutzung der durch die Goulams hergestellten Postverbindungen. Es bestand daher auch keine amtliche Taxe für private Postsendungen oder Reisende. Dennoch beförderten die Goulams regelmäßig auch private Postsachen, und dieser Dienstzweig bildete eine weitere Einnahmequelle für den Tschapar-Baschi wie für die Mirzas, Najebs und Goulams; der Leidtragende war nur das Publikum. Der große Khan in Teheran, dem selbst der nur zweimal im Monat zu verrichtende Dienst unbequem gewesen wäre, überließ die Gebühreneinnahme jeder Postabfertigung in der Hauptstadt Teheran einem seiner Mirzas gegen eine feste Zahlung von 20 Toman für jeden Posttag. Der Mirza sah schon zu, daß er diese Abgabe und noch etwas darüber herauswirtschaftete. Was unterwegs an Gebühren einging, teilten sich die Najebs mit den Goulams. So war es wenigstens auf dem von Teheran abgehenden Hauptkurse nach Tauris. Die Gebühren für die von Tauris abgehenden Sendungen bezog der Pächter daselbst. Auf den anderen Kursen besoldete der Baschi die Goulams und bezog die Gebühren für die Beförderung der Reisenden selbst. Briefe und Pakete durften aber die Goulams für eigene Rechnung einsammeln und befördern, allerdings auch nur gegen Entrichtung einer beträchtlichen Pauschsumme an den Baschi. Die Goulams jedoch wußten sich zu helfen und nahmen zwar Briefe und Pakete vom Absender gegen Entrichtung der vom Belieben des Goulam abhängigen Gebühren entgegen, die, wie der persische Verwaltungsbericht selbst sagt, oft sehr hoch waren, händigten aber die Sendungen dem Empfänger häufig nur aus, wenn dieser nochmals zahlte. Sehr gemütlich ging es nach Riederers Bericht mit den Geldsendungen zu. Der Tschapar-Baschi nahm solche zwar zur Beförderung an, behielt sie aber entweder ganz oder stellte sie den Empfängern erst nach und nach in Raten zu, woran sich die Leute schon ganz gewöhnt hatten. Man erzählte sich, daß der schwer reiche, aber geizige Baschi sein Geld gegen Zinsen bis zu 30 v. H. im Basar auslieh und die Kosten seiner Haushaltung von den zur Postbeförderung ihm anvertrauten Geldern bestritt. Den Postministern waren diese Zustände wohl bekannt, aber im echt orientalischen Schlendrian dachte niemand an eine Änderung,

[1]) Wörtlich nach Riederers Bericht in der Union Postale.

fanden doch alle Beteiligten dabei ihre Rechnung, und das Publikum hatte »nix to seggen«. Beschwerden kannte man in diesem idyllischen Postbetriebe nicht.

Daß es unter solchen Umständen eine fast unlösbar erscheinende Aufgabe war, das persische Postwesen nach neuzeitlichen Grundsätzen einzurichten, leuchtet ein. Nasreddin hatte aber auf seinen Reisen in Europa abendländische Kultur kennen gelernt und wollte seinem Volke deren Segnungen bringen. Er suchte daher für die verschiedensten Zweige seiner Verwaltung europäische Lehrmeister zu gewinnen. Manch einer war schon hinausgegangen, hatte aber wegen unüberwindlicher Schwierigkeiten, die hauptsächlich in dem tief eingewurzelten Mißtrauen der Perser gegen die »Frengi« und in ihrer Abneigung gegen Neuerungen bestanden, erfolglos das Feld räumen müssen.

Für die Reform des Postwesens hatte Nasreddin einen Beamten von Österreich erbeten. Der Postrat Riederer gesteht selbst, daß er von Persien so gut wie nichts wußte, als er den überraschend an ihn herangetretenen Antrag, die Post in Persien umzugestalten, nach kurzer Bedenkzeit annahm und Ende 1874 mit nur einem österreichischen Postbeamten als Gehilfen sich nach Persien begab. Schon auf seiner Reise dahin wurde ihm in Tiflis und Tauris von Kennern des Landes erklärt, daß fast keine Aussicht auf ein Gelingen des Planes bestehe. Die Schwierigkeiten seiner Aufgabe sollte Riederer bald kennen lernen. Nachdem er dem Schah und dem Großwesir vorgestellt worden war, erbat er sich zunächst eine amtliche Auskunft über den damaligen Stand der persischen Post und wurde an zwei Minister, ehemalige Gesandte in Europa, gewiesen. Diese hatten jedoch »nicht die entfernteste Ahnung von dem Gegenstande«. Riederer stellte darauf schriftlich 24 Fragen, um nach Wochen auf zwei Zetteln ganz unvollständige und durchgängig falsche Antworten zu erhalten. Man wollte ihm eben die Wahrheit nicht sagen, weil die einflußreichen Leute, die von der Post lebten, für ihre Einkünfte fürchteten. Riederer arbeitete daraufhin ein umfangreiches Reformprogramm aus, das auch in einem Ministerrate großen Beifall fand; man bat ihn nur noch, die Summe von 20 000 Toman, die die Reform kosten sollte, im einzelnen zu erläutern. Längere Zeit, nachdem er diese Aufstellung geliefert hatte, wurde er zu dem Minister der Bittschriften, Emin ul Mulk, beschieden, einem jungen Manne von 26 bis 28 Jahren. Dieser erklärte ihm, der Schah habe ihm die Post als Privilegium für eine Reihe von Jahren verliehen, er allein habe somit über alle Reformen zu entscheiden. Geld sei dafür nicht da, Riederer möge versuchen, unter Benutzung des Bestehenden mit möglichst wenig Auslagen etwas Neues und Modernes zu schaffen. Auch Emin ul Mulk hatte die Post an einen Generalpächter verpachtet, der natürlich sehr wenig damit einverstanden war, daß ihm der Fremde in den Betrieb pfuschen sollte. Riederer wollte schon mutlos nach Hause zurückkehren, erhielt aber von einem erfahrenen Manne den Rat, zu bleiben, sich erst etwas zu »persifizieren« und zunächst mal irgend etwas Billiges, aber in die Augen Fallendes zu schaffen, was man in Persien einen »Tamaschah« nennt. Das Weitere würde sich dann schon finden. Diesem Rate folgend, bewog Riederer Emin ul Mulk, ihm in einer großen Karawanserai (Gasthaus und Kaufhalle) ein Bureau einzurichten, das mit fünf Sesseln und einem Tisch ausgestattet wurde; über dem Bureau wurde eine Flagge gehißt. Für den Dragoman Riederers und seine vier Farrasehen (Postunterbeamte) wurden grünrote Uniformen mit gelben Federbüschen beschafft, in denen sie umherstolzierten und das Publikum auf die neue Einrichtung aufmerksam machten.

Alsdann ging es an die Herstellung von Freimarken, die man bis dahin in Persien nur vorübergehend benutzt hatte. Emin ul Mulk zeigte Riederer eine Menge alter Briefmarken, die man 1868/69 in Teheran mit vier in Paris hergestellten Klischees in vier Sorten (zu 1, 2, 4 und 8 Schahi) an-

gefertigt und auch zur Frankierung verwendet hatte. Da man sie aber nicht entwertete und bald entdeckte, daß sie infolgedessen wiederholt verwendet wurden, hatte man sie wieder eingezogen. Riederer benutzte nun diese alten Klischees, nachdem er zum Unterschiede gegen die früheren Marken unter dem Bauche des Löwen den Wert in neuarabischen Ziffern hatte eingravieren lassen, zur Herstellung von 120 000 Freimarken in den vier Sorten und in verschiedenen Farben; auch die Farben waren anders gewählt als die der alten Marken. Riederer hat diese mit einer Handpresse hergestellten neuen Marken zusammen mit seinem europäischen Assistenten eigenhändig mit der Schere beschnitten, dann mit dem Federmesser und später mit einem von ihm erdachten Werkzeug an den Rändern gelocht oder sägeförmig ausgezackt.[1])

Die persischen Postwertzeichen sind dann — abgesehen von zwei in Paris und Haarlem gedruckten Ausgaben — von Ende 1876 bis 1897 von der österreichischen Staatsdruckerei in Wien und seit 1897 bis jetzt von J. Enschede en Zonen in Haarlem (unter Aufsicht eines niederländischen Postbeamten) hergestellt worden. Dazwischen wurden 1902 und 1905 provisorische Ausgaben in Mesched und Teheran selbst gedruckt. Im Jahre 1875 aber füllte die langwierige Arbeit der Briefmarkenherstellung dem »Leiter der persischen Postverwaltung« die ganzen Sommermonate aus, in denen wegen der großen Hitze, hauptsächlich aber wegen Geldmangels weitere fördernde Arbeiten nicht ausgeführt werden konnten. Als ersten »Tamaschah« brachte Riederer aber noch am 16. August 1905 eine tägliche Reitpost zwischen Teheran und den Dörfern am Schamiram heraus, wo alle wohlhabenden Städter den Sommer verbringen. Der reitende Kurier in grünroter Uniform, aber ohne Federbusch, dafür mit hohen Reitstiefeln, Posthorn und Posttasche ausgerüstet, ritt täglich nach Sonnenaufgang von Teheran ab, zuerst nach der eine Stunde vor der Stadt gelegenen Residenz des Königs, dann drei Stunden durch die Villendörfer, überall dem Posthorn grauenhafte Töne entlockend. In Djaferabad, wo Riederer wohnte, war zweistündige Rast, dann ging es auf demselben Wege nach Teheran zurück. Auf dem Ritte sammelte er Briefe für seinen Kurs und für Teheran ein und bestellte solche in allen Häusern, die er berührte. In Teheran wurden die vom Kurier unterwegs eingesammelten Briefe noch am gleichen Tage bestellt. Mit Briefmarken war der Kurier versehen. Außerdem hatte Riederer in den größeren Dörfern bei Krämern Postablagen und Markenverkaufstellen eingerichtet. In Teheran waren zwei Briefkasten aufgestellt, einer mit Einsatzbeutel, beide von außen mit dem persischen Wappenzeichen, dem Löwen und der Sonne, geschmückt. Die Kasten waren in Wien hergestellt. Alles dies hatte Riederer mit zwei Vorschüssen von 800 und 1600 ℳ beschafft. Bezeichnend für das Mißtrauen, mit dem man ihm begegnete, ist, daß er diese mühsam erlangten Vorschüsse nicht selbst erhielt, sondern daß man sie seinem persischen Dragoman (Mirza) gab. Obgleich der erste Vorschuß von dem Mirza zu einem Drittel unterschlagen wurde, bekam doch auch wieder den zweiten Vorschuß nicht Riederer selbst, sondern sein Mirza, der Nachfolger des ersten.

Der Erfolg dieser ersten täglichen Posteinrichtung war durchschlagend, obgleich die Taxe für die kurze Beförderungstrecke auf 5 Schahi (= etwa 8 Pfennig) festgesetzt werden mußte. Die Europäer benutzten die Post schon der Neuheit halber, und die guten Perser schickten mit ihr massenhaft Briefe an den König, weil sie glaubten, daß durch diese neue Post die Briefe ihm eigenhändig übergeben und von ihm umgehend beantwortet werden würden. Pochend auf seinen Erfolg verlangte nun Riederer sofort weitere Mittel, die

[1]) Die alten und die neuen Marken sind in der Sammlung des Reichs-Postmuseums vorhanden, auch in den großen Markenkatalogen abgebildet.

aber ihm selbst ausgehändigt werden sollten, wofür er dann regelmäßige Posten nach Tauris (Täbris), Djulfa und Rescht einrichten würde. 6400 ℳ wurden ihm zugesichert, und Riederer machte sich eifrig an die Vorbereitungen, indem er zunächst einige persische Posteleven, die zur Not französisch geschriebene Adressen buchstabieren konnten, durch seinen europäischen Gehilfen sechs Wochen lang in der von Riederer festgesetzten und öffentlich bekannt gemachten neuen Postordnung unterrichten ließ. Diese Beamten sollten den Dienst in den Postanstalten außerhalb Teherans versehen. Aber so schnell wie erwartet ging es mit dieser Ausdehnung des Postdienstes nicht. Erst Ende November 1875 erhielt Riederer die 6400 ℳ, aber nur zur Hälfte in barem Gelde, das übrige in Anweisungen, die erst später und mit vieler Mühe eingelöst werden konnten. Riederer sandte nun seinen Assistenten nach Rescht und von dort nach Tauris und Djulfa sowie nach Kaswin und Zendjan (alle fünf Orte in Nordwestpersien, Djulfa an der russischen Grenze, Rescht am Kaspischen Meere gelegen), woselbst Postanstalten eingerichtet und mit den ausgebildeten Eleven als Vorstehern besetzt wurden; nur in Rescht wurde die Post einem Europäer, dem Agenten des Handlungshauses Ziegler & Co., übertragen. Am 10. Februar 1876 konnte endlich der erste Kurier der neuen Post von Tauris, am 12. der erste von Teheran abgehen; gleichzeitig hatten die Postanstalten ihre Tätigkeit an allen fünf genannten Orten eröffnet mit regelmäßig je einmal wöchentlich in beiden Richtungen verkehrenden Kurierposten auf drei Kursen (Teheran – Kaswin – Rescht, Teheran – Kaswin – Zendjan – Tauris und Tauris – Djulfa). Die Kuriere erfüllten ihre Aufgabe überraschend gut und pünktlich, was mit Rücksicht auf die weiten Entfernungen und die keineswegs guten Straßen tüchtige Leistungen im Reiten erforderte. Mußte doch z. B. die Entfernung zwischen Teheran und Tauris mit 94 Farsak = 610 km in 80 Stunden von 3 Goulams zurückgelegt werden, die sich in Kaswin und Zendjan ablösten. Jeder Goulam (Kurier) war von einem Tschaparschagir (Postillion) begleitet; beide hatten je zwei Packtaschen mit Postsendungen hinter dem Sattel aufgeschnallt. Die Posten wurden bald so stark benutzt, daß die Beigabe von Packtieren sich als nötig erwies. Über die erhobenen Taxen ist nichts mitgeteilt; es wurden aber auch »Fahrpostsendungen«, also wohl schwerere Briefe und Pakete befördert, für die, wie noch jetzt, die Taxe nach Gewichtstufen wird erhoben worden sein. Mit Unterstützung und durch Vermittlung des Handelshauses Ziegler & Co. und einiger persischer Kaufleute an den Orten mit Postanstalt wurde auch eine Art Postanweisungsdienst für den Barverkehr eingerichtet.

Alle diese neuen Einrichtungen konnten natürlich nur nach Ausschaltung des Tschapar-Baschi und seines Afterpachtsystems, wenigstens auf den drei genannten Kursen, ins Leben gerufen werden. Dies war Riederer nur nach hartem Kampfe und nur mit Unterstützung seines fortschrittlich gesinnten obersten Postchefs Emin ul Mulk gelungen; denn der Baschi machte alle Anstrengungen, um seine Würde zu wahren und seine Einkünfte nicht schmälern zu lassen. Allerhand Ränke und geheime Anfeindungen waren zu überwinden; offene Widersetzlichkeit kam aber nicht vor; solche liegt, wie Riederer meint, nicht im Charakter des Persers. Die armen Pächter (Najebs), Kuriere (Goulams) und Postillione (Tschaparschagirs), denen man Angst gemacht hatte, es würde ihnen unter der neuen Verwaltung noch schlechter gehen, gewann Riederer bald durch pünktliche Zahlung und besondere Zuwendungen. Für die Tschaparschagirs führte er ein Trinkgeld von 40 Pf. für jede Station ein und zahlte den Goulams neben dem verhältnismäßig hohen Lohn von 40 ℳ im Monat noch 5 ℳ nach jeder Reise. Das sprach sich auf den Postkursen herum und machte Eindruck. Es gelang Riederer zuerst, dem Baschi das Einkommen von allen auf den neuen Postkursen im Nordwesten

Persiens beförderten Postsendungen abzunehmen und als unmittelbare Einnahmen des Ministers für den Ausbau der Post nutzbar zu machen; später — zum persischen Neujahr (21. März) 1876 — konnte er ihm auch den Marschallstab über die Postgäule entwinden. Mit den Najebs schloß er unmittelbare Verträge und beseitigte so nach und nach in seinem Bereiche das Afterpachtsystem. Wie schwierig das war, erhellt unter anderem daraus, daß auf der Hauptstrecke Teheran-Tauris die von dem Baschi geldlich völlig abhängigen Najebs lange Zeit nicht zu erklären wagten, daß sie die Station auf eigene Rechnung gegen Vertrag führen könnten. Mit allen Erfolgen Riederers war aber nicht etwa die grundsätzliche Beseitigung des Pachtsystems und die Umwandlung des Postwesens in ein staatliches Unternehmen erreicht, der Baschi schaltete nach wie vor im übrigen Persien, nur auf den wenigen Stationen im Nordwesten leitete Riederer, unabhängig vom Baschi, die Post.

Seinen europäischen Assistenten hatte Riederer nach Tauris entsandt, um an diesem Knotenpunkte der künftigen Postlinien nach der Türkei und nach Rußland dauernd den Betrieb zu leiten. Der junge Beamte fand jedoch an dem wenig Abwechslung und Geselligkeit bietenden, aber viele Entbehrungen fordernden Amtsorte keinen Gefallen und nahm bald seine Entlassung. Sein Nachfolger war ein bis dahin im englischen Telegraphendienst [1]) angestellter Deutscher, der sehr sprachenkundig war und bald eine zuverlässige Stütze Riederers wurde.

Noch im Sommer 1876 aber war Riederer, wie er launig erzählt, »einziger Concipient, Mundant und Rendant der General-Postdirektion, der sich in der stillen Sommerzeit auf seinem prachtvollen Landsitze mit seinen Korrespondenz- und Rechnungsarbeiten die Zeit in aller Gemütlichkeit vertrieb«. Nur zur Überwachung des Abgangs und der Ankunft der Posten ritt er gelegentlich nach Teheran hinein, um sobald wie möglich »dem brennenden Boden und den keineswegs wohlriechenden Basaren den Rücken zu kehren«. Die Absicht, den Postenlauf auch nach Süden über Ispahan nach Buschir am Persischen Golf einzurichten, hatte bis zum Herbst vertagt werden müssen, da vorher kein Geld zu bekommen war. Dagegen hatte die Landpost nach dem Schamiram sich gut entwickelt; noch am Tage der Ankunft der Post aus Tauris ging die Kurierpost nach dem Schamiram ab, da der beste Kunde, der englische Telegraphendirektor, die telegraphischen Notizen aus Europa mit dieser Post brieflich an die Gesandten und sonstigen hervorragenden Persönlichkeiten in die Sommerfrische zu versenden pflegte. Die Taxe für die mit der Landpost beförderten Briefe hatte von fünf auf zwei Schahi herabgesetzt werden können. Auch der Postkurs nach Tauris war bald so ertragreich, daß aus den Einkünften dieses Kurses nicht nur alle Ausgaben, sondern auch noch die Kosten für die monatlich zweimal von Teheran nach allen Richtungen des Landes abgehenden Regierungsgoulams bestritten werden konnten.

Die nächste Sorge Riederers war natürlich die, mit den Nachbarländern und mit Europa einen Austausch von unmittelbaren Briefkartenschlüssen anzubahnen. Er hatte auch schon zunächst mit der russischen Postdirektion in Tiflis den Austausch von Kartenschlüssen über Tauris-Djulfa verabredet, da kam ihm aber »die hohe Diplomatie in die Quere«. Es wurde ihm bedeutet, daß er

[1]) Der Telegraphenbetrieb und das Liniennetz in Persien war schon damals und ist auch heute noch fast ausschließlich in den Händen der vom Schah konzessionierten »Indo-European Telegraph Co.« in Teheran. Einige kurze Linien sind von Russen erbaut und werden von ihnen betrieben. Eigene persische Telegraphenlinien gibt es nur wenige und nur solche von örtlicher Bedeutung. Die englische Gesellschaft hat bis vor kurzem ihr Monopol überwiegend zum Vorteil der englischen und indischen und der unter englischem Schutze stehenden Kaufmannschaft ausgenutzt. Seit etwa 1909 sind die Linien auch den Privattelegrammen der persischen Bevölkerung mehr zugänglich gemacht worden.

solche internationalen Abmachungen nicht treffen dürfe, daß vielmehr die aus Rußland nach Persien bestimmten Briefe der persischen Post erst dann zugestellt werden könnten, wenn zwischen Rußland und Persien ein Postvertrag abgeschlossen wäre. Bis dahin müßten diese Briefe von Djulfa nach Tauris und Teheran durch den russischen Gesandtschaftskurier befördert werden. Alle Gegenvorstellungen nutzten nichts. In der Richtung nach Rußland und Europa wurden die Briefe von den persischen Postanstalten mit persischen und russischen Briefmarken frankiert und über Djulfa abgesandt. Obgleich den Postbediensteten dabei alle erdenklichen Schwierigkeiten gemacht wurden, gelang es doch immer, das persische Briefpaket über den Araxes nach Russisch-Djulfa zu schaffen, wo es dann vom russischen Postbureau unbeanstandet übernommen und der Inhalt weiterbefördert wurde.

Riederer begann aber bald die Verhandlungen wegen des Abschlusses von Postverträgen mit der Türkei, mit Rußland und mit Österreich anzubahnen. Diese Verträge sind damals aber nicht zustande gekommen. Doch gelang es Riederer noch, sein Werk zu krönen durch den Beitritt Persiens zum Weltpostverein mit Gültigkeit vom 1. September 1877 ab. Dann legte er mit Ablauf der dreijährigen Verpflichtung sein Amt in die Hände seines Nachfolgers Stahl, müde von der langen undankbaren Arbeit, oder wie er selbst schon 1876 schrieb: »da drei Jahre unausgesetzter Geduldübung und Entbehrung jedes gewohnten sozialen Vergnügens eine ausreichend große Buße für alle etwa begangenen Jugendsünden sein dürften; und weder durch die hohe Stellung, die ich hier inne habe, noch durch glänzende pekuniäre Bedingungen werde ich bewogen werden können, meinem lieben Vaterlande länger fern zu bleiben.«

Über Herkunft, Wirken und Erfolge Stahls ist nichts bekannt. Der Verwaltungsbericht erwähnt nur, daß er und nach ihm noch einige europäische Beamte von den Generalpächtern der persischen Post zur Dienstleistung herangezogen worden seien, daß sie aber sämtlich nie eine wirksame Rolle hätten spielen können und nie das Ansehen erlangt hätten, das nötig gewesen wäre, um die Verbesserungen, die sie vorschlugen, auch durchzusetzen. Nach Riederer ist eben die alte Pachtwirtschaft mit allen ihren Mißständen wieder eingerissen, und die Europäer blieben zur Ohnmacht verurteilt. (Schluß folgt.)

Bremens Seeschiffahrt.

Der neueste Band des »Jahrbuchs für bremische Statistik« enthält bemerkenswerte Übersichten über Bremens Schiffs- und Warenverkehr im Jahre 1911 und in den Vorjahren. Die darin mitgeteilten Zahlen lassen erkennen, daß Bremen, nachdem es mit der Verbesserung des Fahrwassers in der Unterweser ein wohl einzigartig dastehendes Werk geschaffen und sowohl in Bremerhaven wie in Bremen selbst Häfen ausgebaut hat, die als mustergültig angesehen werden müssen, als deutsche Seehandelstadt bedeutend vorwärts gekommen ist, namentlich auch im Vergleiche mit den anderen Nordseehäfen. In den letzten drei Jahren hat Bremen sogar, was die Schiffsankünfte im Seeverkehr betrifft, verhältnismäßig größere Fortschritte gemacht als die mit ihm in Wettbewerb stehende größere Hafenstadt an der Elbemündung, Hamburg, deren Binnenschiffahrtstraßen bis Berlin, Breslau und Böhmen gehen. Dies ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung.

Jahr	Bremen Schiffsankünfte von der See in R.T.	Bremen Zunahme gegen das Vorjahr R.T.	Bremen Zunahme gegen das Vorjahr v. H.	Hamburg Schiffsankünfte von der See in R.T.	Hamburg Zunahme gegen das Vorjahr R.T.	Hamburg Zunahme gegen das Vorjahr v. H.
1908	3 882 000	—	—	11 914 000	—	—
1909	3 958 000	76 000	1,96	12 184 000	270 000	2,27
1910	4 130 000	172 000	4,35	12 656 000	472 000	3,87
1911	4 517 000	387 000	9,37	13 176 000	520 000	4,11
	zus.	635 000		zus.	1 262 000	

Insgesamt hat sich hiernach der Seeverkehr in ankommender Richtung in der Zeit von 1908 bis 1911 in Bremen um 635 000 R.T. oder 16,36 v. H., in Hamburg dagegen um 1 262 000 R.T. oder um 10,59 v. H. gehoben.

Von dem ankommenden Seeverkehr entfielen auf Schiffe, die aus deutschen Häfen kamen, im Jahre 1908 647 000 R.T. oder 16,7 v. H., 1911 dagegen 843 000 R.T. oder 18,6 v. H. Der Anteil der Schiffe aus deutschen Häfen ist also sowohl den wirklichen Zahlen nach als auch im Verhältnis gewachsen. Von dem Verkehr aus deutschen Häfen machte der Verkehr aus Hamburg, der sich sehr kräftig entwickelt hat, 1911 allein 560 000 R.T. aus. Er umfaßt hauptsächlich die Güterbeförderung durch Seeleichter. Bei der für Bremen wichtigsten transatlantischen Verbindung, der mit den Vereinigten Staaten von Amerika, ist der Rauminhalt der angekommenen Schiffe zwar von 1 466 000 im Jahre 1908 auf 1 511 000 R.T. im Jahre 1911 gestiegen, der verhältnismäßige Anteil an den gesamten Schiffsankünften aber von 37,8 auf 33,4 v. H. gefallen. Der Grund dafür liegt hauptsächlich im Rückgange des Auswandererverkehrs nach Amerika, der naturgemäß auch auf den Umfang des Schiffsraums in umgekehrter Richtung ungünstig einwirkte. Dazu kam in den beiden zwischenliegenden Jahren (1909 und 1910) noch der Einfluß der geringeren Baumwollernte in Amerika. Bremens Handelsverkehr in der Richtung aus Mittel- und Südamerika zeigt seit 1908 einen Rückgang von 348 000 auf 308 000 R.T. Der Verkehr aus Asien hat sich auf gleicher Höhe gehalten und der Verkehr aus Australien um 11 000 R.T. zugenommen. Etwas mehr als verdoppelt haben sich die Schiffsankünfte aus Afrika; sie umfaßten 1911 76 800 R.T. gegen 38 000 R.T. drei Jahre vorher.

Hinsichtlich der Weiterverwendung der in Bremen auf dem Seewege angekommenen Schiffe ist hervorzuheben, daß sehr viele Schiffe, die aus überseeischen Häfen Baumwolle, Reis, Getreide usw. nach Bremen bringen, ausgehend mit Ballast nach englischen Häfen geleitet werden. So erklärt sich der auffällige Unterschied, daß 1911 von England nur 390 Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 406 000 R.T. (davon leer 44 500 R.T.) angekommen, dagegen nach England 1136 Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 1 254 000 R.T. (davon leer nicht weniger als 912 000 R.T., d. h. ein Fünftel der ganzen ausgehenden Tonnenzahl) abgegangen sind. Von Britisch Ostindien kamen 1911 14 Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 38 000 R.T. an, und zwar fast ausnahmslos von den hinterindischen Reishäfen, dahin abgegangen sind dagegen nur 3 Schiffe mit einem Raumgehalte von zusammen 9500 R.T., sämtlich nach Calcutta. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa« läßt die Schiffe ihrer ostindischen Linie nach Hamburg fahren, den Verkehr der bremischen Waren jedoch durch Seeleichter vermitteln; so kommt es, daß trotz des geringen unmittelbaren Schiffsverkehrs Waren im Werte von 41 Millionen Mark (darunter Reis im Werte von nur 12 Millionen Mark) aus Britisch Ostindien in Bremen ange-

kommen und solche im Werte von 12 Millionen Mark von Bremen dahin abgegangen sind.

Der Staatsangehörigkeit nach entfielen von dem 1911 in Bremen angekommenen Seeverkehr:

auf die bremische Flagge	2 441 000	R.T.,
- - hamburgische Flagge	329 800	-
- - preußische Flagge	95 300	-
- - oldenburgische Flagge	56 900	-
- - mecklenburgische Flagge	8 800	-
- - lübeckische Flagge	2 300	-
zus. auf deutsche Flaggen	2 934 100	R.T.,
ferner auf die englische Flagge	1 048 000	R.T.,
- - norwegische Flagge	127 000	-
- - österreichische Flagge	119 300	-
- - griechische Flagge	75 800	-
- - niederländische Flagge	60 200	-
- - schwedische Flagge	54 500	-
- - dänische Flagge	30 500	-
- - spanische Flagge	23 700	-
- - französische Flagge	11 500	-
- - russische Flagge	1 900	-
- - Flaggen anderer Länder	30 500	-
zus.	4 517 000	R.T.

Stellt man diesen Zahlen für den Verkehr unter deutschen und den am meisten in Betracht kommenden fremden Flaggen die gleichartigen Zahlen für das Jahr 1906 gegenüber, so ergibt sich folgendes Bild:

Staatsangehörigkeit	1906		1911	
	Rauminhalt der angekommenen Schiffe R.T.	Anteil an dem Rauminhalte der insgesamt angekommenen Schiffe v. H.	Rauminhalt der angekommenen Schiffe R.T.	Anteil an dem Rauminhalte der insgesamt angekommenen Schiffe v. H.
bremische Flagge	2 040 000	57,9	2 441 000	54,0
hamburgische Flagge	250 900	7,1	329 800	7,3
preußische Flagge	42 600	1,2	95 300	2,1
oldenburgische Flagge	38 900	1,1	56 900	1,2
mecklenburgische Flagge	1 200	0,03	8 800	0,19
lübeckische Flagge	2 800	0,08	2 300	0,05
zus. deutsche Flaggen	2 376 400	67,7	2 934 100	65,0
englische Flagge	848 000	24,2	1 048 000	23,2
norwegische Flagge	56 000	1,6	127 000	2,8
österreichische Flagge	22 600	0,64	119 300	2,6
griechische Flagge	15 400	0,44	75 800	1,7

Hiernach ist von den unter deutschen Flaggen eingegangenen Schiffsankünften der Anteil der preußischen Flagge im Verhältnis am lebhaftesten gestiegen. Das daneben noch in Betracht kommende Anwachsen des Anteils der hamburgischen Flagge ist in der Hauptsache auf den Seeleichterverkehr zurückzuführen, nicht auf den Großseeverkehr. Der Anteil der gesamten deutschen Flaggen und im besonderen der der bremischen Flagge ist zwar

um ein geringes zurückgegangen; doch machen die Schiffsankünfte unter deutschen Flaggen immer noch nahezu zwei Drittel und die unter bremischer Flagge noch mehr als die Hälfte des gesamten angekommenen Verkehrs aus. Von den Schiffsankünften unter fremden Flaggen entfällt der weitaus größte Teil, fast ein Viertel des gesamten angekommenen Schiffsraums, auf die englische Flagge. Aber der Anteil der englischen Flagge ist seit 1906 ebenfalls ein wenig gesunken. Die auffällige Steigerung des Anteils der österreichischen und der griechischen Flagge dürfte mit der starken Getreideeinfuhr aus Häfen des Schwarzen Meeres zusammenhängen. Unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika sind seit 1906 nur 9 Schiffe auf der Weser gewesen, seit 1909 keines. Dies ist um so bemerkenswerter, wenn man bedenkt, daß es ein Schiff unter amerikanischer Flagge war, das seinerzeit als allererstes in den alten Hafen von Bremerhaven einfuhr.

KLEINE MITTEILUNGEN

Der Eisenbahnbau in den afrikanischen Schutzgebieten des Deutschen Reichs hat im Jahre 1912, wie wir einer Veröffentlichung im »*Deutschen Kolonialblatt*« entnehmen, folgende Fortschritte gemacht.

In Deutsch Ostafrika ist die bereits im Jahre 1911 vollendete Nordbahn (Usambarabahn) — vgl. Archiv 1912, S. 195ff. — Anfang Februar 1912 feierlich eingeweiht und am 7. Februar 1912 in voller Ausdehnung von Tanga bis Neumoschi mit 352 km Gesamtlänge dem Betrieb übergeben worden. Ferner wurde die Mittellandbahn (Zentralbahn), deren Gleisspitze am 25. Februar 1912 Tabora erreicht hatte (vgl. Archiv 1912, S. 208), am 1. Juli 1912 in ihrer Gesamtstrecke von Daressalam bis Tabora — 847 km — dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Weiterführung der Bahn zum Tanganjikasee nach Kigoma — 413 km — ist in flotter Ausführung begriffen. Die Gleisspitze hat westlich von Tabora am 1. September 1912 Kilometer 103,5, am 1. Oktober Kilometer 132 und am 1. November Kilometer 141,5 erreicht, damit also das erste Drittel der Neubaustrecke bereits überschritten. Die Arbeiten zum Umbau und zur Verbesserung der Stammstrecken der Nordbahn und der Mittellandbahn sind in Angriff genommen worden.

In Deutsch Südwestafrika wurde die Neubaustrecke Windhuk–Keetmanshoop der Nord-Südbahn mit 506 km Gesamtlänge am 3. März 1912 dem vorläufigen Betrieb übergeben (vgl. Archiv 1912, S. 284); seitdem beschränkt sich die Bautätigkeit im Schutzgebiet auf die Fertigstellung der Restarbeiten auf dieser Neubaulinie und auf der im August 1911 vollendeten Umbaustrecke Karibib–Windhuk, deren Schmalspur in Kapspur umgebaut wurde. Der endgültige Betrieb auf den genannten Neu- und Umbaulinien wird voraussichtlich am 1. April 1913 in voller Ausdehnung eröffnet werden können.

In Kamerun hat die Mittellandbahn wegen der überaus schwierigen Gelände- und ungünstigen Arbeiterverhältnisse, namentlich wegen der zahlreichen Bauschwierigkeiten an den Stromübergängen 1912 nur ziemlich beschränkte Fortschritte gemacht. Immerhin konnte am 11. April 1912 der vorläufige Eisenbahnbetrieb auf der 81 km langen Strecke von Duala bis zum Sanaga-Nordarme, westlich von Edea, aufgenommen werden. Die Bauarbeiten auf der Strecke Edea–Bidjoka nehmen ihren Fortgang.

In Togo beschränkte sich die Eisenbahnbautätigkeit 1912 auf die Herstellung des nachträglich genehmigten Stichgleises — rund 4 km — von der Station Agbonu der Hinterlandbahn nach Atakpame. Der schwere Schaden, der dem Schutzgebiete durch den Einsturz des mittleren Teiles der Landungsbrücke von Lome am 17. Mai 1911 entstanden war, ist inzwischen durch den Bau einer Notbrücke glücklich behoben und der regelmäßige Lösch- und Ladebetrieb auf der Landungsbrücke seit dem 1. November 1912 wieder aufgenommen worden.

Im ganzen wurden in den afrikanischen Schutzgebieten während des Jahres 1912 in Betrieb genommen:

in Deutsch Ostafrika	134 km	der	Mittellandbahn,
- Deutsch Südwestafrika	195 -	-	Nord-Südbahn,
- Kamerun	81 -	-	Mittellandbahn,
zusammen	410 km		

gegen 736 km im Vorjahre, das ist auf 3457 km Betriebslänge am Ende des Jahres 1911 ein Zuwachs von 11,8 v. H. (im Jahre 1911 27 v. H.). Nach vollständiger Fertigstellung der bewilligten und in der Ausführung begriffenen Bahnbauten wird sich die Gesamtlänge der Betriebstrecken in den afrikanischen Schutzgebieten auf etwa 4563 km belaufen.

Die nachstehende Übersicht veranschaulicht den Stand der Eisenbahnbauten am Anfang und am Ende des Kalenderjahrs 1912:

Schutzgebiet	Gesamtlänge	Anfang 1912		Ende 1912	
		im Betrieb	im Bau	im Betrieb	im Bau
	km	km	km	km	km
Deutsch Ostafrika					
Nordbahn (Usambarabahn)	352	352	—	352	—
Mittellandbahn (Zentralbahn)	1 260	713	134	847	413
zusammen	1 612	1 065	134	1 199	413
Deutsch Südwestafrika					
Otavibahn	671	671	—	671	—
Swakopmund-Windhuk	382	382	—	382	—
Nord-Südbahn:					
Nordabschnitt	506	97	113	506	—
Südabschnitt		214	82		
Lüderitzbahn	545	545	—	545	—
zusammen	2 104	1 909	195	2 104	—
Kamerun					
Nordbahn	160	160	—	160	—
Mittellandbahn	360	—	360	81	279
zusammen	520	160	360	241	279
Togo					
Lome-Anecho	44	44	—	44	—
Lome-Palime	119	119	—	119	—
Lome-Atakpame	164	160	4	160	4
zusammen	327	323	4	323	4
im ganzen	4 563	3 457	693	3 867	696.

Eisenbahnpläne in den Kolonien. Bei den Verhandlungen der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees im November 1912 über die Dringlichkeit neuer Eisenbahnbauten in den Kolonien wurde beschlossen, als nächstliegende Eisenbahnpläne den Bau einer Zweigbahn von der Ostafrikanischen Mittellandbahn nach den volkreichen Ländern Urundi und Ruanda, die Fortführung der Ostafrikanischen Nordbahn nach Aruscha und den Bau einer Ölbahn nach dem Ölpalmendistrikt im Bezirk Anecho in Togo zu empfehlen. Bei den Verhandlungen wurde anerkannt, daß in Südwestafrika das Eisenbahnnetz vorläufig als ausgebaut gelten kann, da die Verbindung von Norden nach Süden und mit der Küste fertig ist. Ob neue größere Eisenbahnpläne aufzustellen sind, wird von der weiteren Entwicklung des Landes abhängen. Für Kamerun läßt sich zur Zeit infolge der veränderten Besitzverhältnisse der Bedarf an neuen Eisenbahnen nicht beurteilen; es muß zunächst das Ergebnis der vom Gouvernement ausgerüsteten verkehrspolitischen Expedition abgewartet werden.

Die Fortführung der Nordbahn nach dem Tschadsee, die am 1. April 1911 bis Nkongsamba in Betrieb genommen wurde, würde wohl angängig sein, wenn durch günstige Betriebsergebnisse der ausgebauten Strecke die vom Reiche übernommene Zinsgewährleistung nicht im vollen Umfang in Anspruch genommen werden muß.

Um das Tschadgebiet zu erschließen, kommt auch die Mittellandbahn in Frage, die jedoch im günstigsten Falle erst Ende 1916 ihren vorläufigen Endpunkt, den Njong, erreichen wird.

Die Prüfung eines Planes für eine Bahn zur Erschließung des Gebiets zwischen Kamerunberg und Croßfluß ist durch das Gouvernement eingeleitet.

Für Togo, wo die Bahn Lome–Atakpame in Betrieb genommen ist, wird als nächstliegende Aufgabe die Erschließung des Ölpalmendistrikts im Anechobezirk in Aussicht zu nehmen sein. Die Vorarbeiten sind vom Gouvernement bereits eingeleitet.

In Ostafrika kommen für eine Südbahn verschiedene Pläne in Frage: die Linie Kilwa–Kissiwani–Wiedhafen, eine Zweigbahn von der Mittellandbahn, eine vereinigte Eisenbahn-Wasserstraße (Rufiji) und möglicherweise auch die Fortführung der jetzt von den Pflanzern im Lindibezirke geplanten Baumwollbahn. Die Südbahnpläne stehen indes an Dringlichkeit hinter der Urundi-Ruandabahn und der Fortführung der Nordbahn bis Aruscha zurück.

Die Nordbahn ist bis Moschi in Betrieb genommen. Die Weiterführung bis Aruscha, wodurch das fruchtbare und stark besiedelte Gebiet am Meruberg aufgeschlossen wird, ist inzwischen im Einvernehmen mit dem Reichs-Kolonialamt ausführlich veranschlagt worden. Über die Fortführung der Linie nach dem Viktoriasee besteht heute noch wenig Klarheit.

Die Mittellandbahn wird voraussichtlich im Frühjahr 1914 Kigoma am Tanganjikasee erreichen. Notwendig ist die Herstellung einer Zweigbahn von der Mittellandbahn nach Urundi und Ruanda. Die Bevölkerung von Urundi und Ruanda wird auf 4 Millionen geschätzt. Der Viehbestand in Urundi beträgt etwa 200000 Rinder und 1 Million Schafe und Ziegen, in Ruanda über 300000 Rinder und ebenfalls etwa 1 Million Schafe und Ziegen. Neben einer reichen Bodenkultur bietet auch das kühle Klima die beste Vorbedingung für die Besiedelung durch Europäer. Die Ausfuhr Ruandas belief sich schon im Jahre 1910 auf $1^1/_2$ Millionen Mark. Eine nach Urundi und Ruanda führende Bahn würde zugleich einem großen Teile der Landschaft Uha zugute kommen, die ebenfalls gute

Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Die wirtschaftliche Erschließung von Urundi und Ruanda würde der Mittellandbahn voraussichtlich eine dauernde Ertragsfähigkeit sichern. Außerdem können diese Länder mit fast der Hälfte der ganzen Bevölkerung der Kolonie zahlreiche Arbeitskräfte stellen und auch dadurch von großer Bedeutung werden.

Über die Zahl der in den Vereinigten Staaten von Amerika während der letzten fünf Jahre gekauften Holzstangen für die elektrischen Linien hat das Bureau of the Census des Departement of Commerce and Labor in Washington folgende beachtenswerte Angaben veröffentlicht.[1]

Fernsprech-, Telegraphen-, Eisenbahn- und Starkstromgesellschaften haben gekauft:

Holzart	1911 Stück	1910 Stück	1909 Stück	1908 Stück	1907 Stück
Zeder	2 100 144	2 431 567	2 439 825	2 200 139	2 109 477
Kastanie	693 489	677 517	608 066	516 049	630 282
Eiche	199 590	265 290	236 842	160 702	76 450
Kiefer	161 690	184 677	179 586	116 749	155 960
Zypresse	72 995	75 459	77 677	90 579	100 368
Wacholder	27 847	20 042	43 581	42 367	38 925
Rotes Sandelholz	26 887	30 421	23 145	13 061	31 469
Douglas-Föhre	24 833	56 732	24 877	19 542	15 919
Amerik. Lärche	23 543	30 964	29 889	24 123	13 884
Osage-Orange	21 101	23 221	21 491	18 109	5 962
Pechtanne	10 166	22 929	11 423	8 088	10 646
Unechte Akazie	8 477	9 030	10 463	10 224	4 672
Sonstige	47 258	42 845	31 875	29 422	80 254
Insgesamt	3 418 020	3 870 694	3 738 740	3 249 154	3 283 268.

Die meisten Stangen sind im Jahre 1910 gekauft worden, die wenigsten 1908. Die Abnahme der Stangenkäufe im Jahre 1911 ist in der Hauptsache auf den Minderbedarf der Fernsprech- und Telegraphengesellschaften und der Eisenbahnen zurückzuführen, der sich aus dem Umstande erklärt, daß im Vorjahr in einigen Staaten eine außergewöhnlich starke Tätigkeit im Linienbau geherrscht hat. Die Nachfrage nach Holzstangen hat indes seitens der Gesellschaften, die elektrische Bahnen betreiben, sowie der Gesellschaften für Lieferung von elektrischem Lichte und elektrischer Kraft im Jahre 1911 gegenüber 1910 bedeutend zugenommen.

Von den im Jahre 1911 gelieferten 3 418 020 Stangen entfielen 2 402 724 (70,3 v. H.) auf Fernsprech- und Telegraphenlinien; 787 649 (23 v. H.) wurden von Starkstromgesellschaften und 227 647 (6,7 v. H.) von Eisenbahngesellschaften gekauft.

Während des fünfjährigen Zeitraums sind im ganzen 17 559 876 Stangen geliefert worden. Die meisten — 11 281 152 Stück (64,2 v. H.) — waren aus Zedernholz; Kastanie wurde für 3 125 403 (17,8 v. H.), Eiche für 938 874 (5,3 v. H.), Kiefer für 798 662 (4,5 v. H.) und Zypresse für 417 078 (2,1 v. H.) Stangen verwendet. 94,3 v. H. des gesamten Bedarfs (d. s. 16 561 169 Stück) wurden aus diesen fünf Holzarten gedeckt. Mit den Bestrebungen, diese verhältnismäßig teueren Holzarten durch billigere zu ersetzen, ist in der jüngsten Zeit fortgefahren worden, besonders sind die Fernsprech- und Telegraphengesellschaften dazu übergegangen, Stangen aus Sandelholz, Lärche, Orange und Akazie in ihre Linien einzubauen. Im Jahre 1911 sind gegenüber 1910 13,6 v. H.

[1] Vgl. auch Archiv 1911, S. 509f.

weniger Zedern, 24,8 v. H. weniger Eichen, 12,4 v. H. weniger Kiefern und 3,3 v. H. weniger Zypressen gewählt worden, die Verwendung der Kastanien hat um ein geringes (2,4 v. H.) zugenommen.

Das Verfahren, die Stangen zur Verlängerung der Gebrauchsdauer mit fäulnishindernden Flüssigkeiten zu tränken, hat bisher in den Vereinigten Staaten keinen großen Umfang angenommen, wenn auch ein Fortschritt in den letzten Jahren zu bemerken ist. In der Hauptsache wurden Zedern, Kiefern und Kastanien, aber auch Wacholder, Eichen, Zypressen, Föhren, und Tannen in irgend einer Weise behandelt. 1907 wurden 396 199 (12,0 v. H.), 1908 344 388 (10,6 v. H.), 1909 576 631 (15,5 v. H.), 1910 824 673 (21,3 v. H.) und 1911 656 504 (19,2 v. H.) getränkte Stangen in die Linien eingestellt.

LITERATUR.

Hilfsbuch für die Elektrotechnik. Unter Mitwirkung namhafter Fachgenossen bearbeitet und herausgegeben von Dr. Karl Strecker. Achte Auflage. 968 Seiten. Preis geb. 18 *M*. Berlin. Verlag von Julius Springer 1912.

Wenn eine Tatsache den schnellen Fluß der Entwicklung auf elektrotechnischem Gebiete zu beleuchten geeignet ist, dann ist es die in verhältnismäßig kurzen Zeitfristen immer wieder notwendig werdende Umarbeitung der Nachschlage- und Auskunftsbücher, und wenn anderseits das oben angekündigte, erstmalig 1888 erschienene Hilfsbuch jetzt in achter Auflage vorliegt, so ist dies ein hinlänglicher Beweis für die hohe Schätzung, deren es sich zu erfreuen hat.

Die neue Auflage ist in fast allen Abschnitten aufs gründlichste durch- und umgearbeitet und auf den neuesten Stand der Wissenschaft und Erfahrung gebracht worden. Die gegen frühere Auflagen vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen im einzelnen hier anzugeben, würde zu weit führen. Erwähnt sei die Berücksichtigung der Arbeiten des Ausschusses für Einheiten und Formelzeichen, so namentlich des Beschlusses, alle Leistungen unter Fallenlassen der Pferdestärke in Kilowatt auszudrücken, und der Gebrauch der Vektorenrechnung im elektrophysikalischen Teile. Dieser ist völlig neu bearbeitet, gegen früher bedeutend erweitert und umgreift jetzt die theoretischen Forschungsergebnisse der Elektrizitätslehre. So streift er u. a. das Wesen der Stromleitung in Metallen, die elektrolytische Dissoziation, bringt die thermodynamische und osmotische Berechnung elektromotorischer Kräfte, den Stromdurchgang durch Gase, die Theorie der veränderlichen Ströme usw.

Unter den allgemeinen Hilfsmitteln sind die Gewichtswerte von Seekabeln nach der englischen Bezeichnungsart auf kg/km umgerechnet. Die maschinentechnischen Angaben der früheren Ausgabe sind leider erheblich eingeschränkt worden oder weggefallen.

Im Abschnitt Telegraphie und Telephonie ist der Beschreibung der verschiedenen Telegraphensysteme, unter denen auch das neueste — der viel versprechende Drucktelegraph von Siemens & Halske — vertreten ist, eine Übersicht über die Konstruktionselemente telegraphischer Apparate voraufgeschickt, die schätzenswerte Mitteilungen über Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeitsgrade und Telegraphiergeschwindigkeit enthält.

Von der Vielseitigkeit und Neuheit des Inhalts zeugen Abschnitte, wie die über den elektrischen Betrieb in der Landwirtschaft und von Überlandzentralen sowie über elektrische Bahnen, die außer den technischen Einrichtungen die Anlage- und Betriebskosten, die Rentabilität und teilweise auch die Tarife behandeln; ferner der Abschnitt über Elektrochemie, in dem die als Elektrokultur bezeichnete Förderung des Pflanzenwuchses durch Elektrizität sowie die elektroosmotische Wirkung in ihrer Anwendung bei Torfbereitungsanstalten, bei der Gerberei und in anderen gewerblichen Anlagen berührt wird.

In einem Anhange findet sich eine zweckmäßige Auswahl der auf dem Gebiete der Elektrotechnik erlassenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Vorschriften.

Das Buch ist in bekannter guter Ausstattung und trotz der Vermehrung des Inhalts in recht handlicher Form hergestellt. Ermöglicht ist dies durch Wahl eines gegen früher etwas kleineren Druckes und durch Anwendung besten Dünndruckpapiers. Fetter Druck der Überschriften der einzelnen Absätze erleichtert die Übersichtlichkeit.

So wird das Hilfsbuch seinen Platz in Fachkreisen behaupten und auch künftig bleiben, was es bisher gewesen ist: ein bewährter, nie versagender Freund und Ratgeber.

Das Verkehrswesen. Von Dr. R. van der Borght, Kaiserl. Präsident a. D. Zweite Auflage. 650 Seiten. Preis 16 ℳ, geb. 18 ℳ. Leipzig, Verlag von C. L. Hirschfeld. 1912.

Ein geordnetes Verkehrswesen ist allein die Grundlage, auf der sich Volkswirtschaft und Kultur entfalten können. In seiner Gesamtheit hat es den Erdball mit einem Ringe fleißiger Arbeitstätten umzogen und sie durch einen von ihren Leistungen abhängigen Markt verkettet. Es fördert die materielle Wohlfahrt und bereichert das Leben durch geistige und sittliche Werte. Wenn bei so umfassenden, alle Gebiete des menschlichen Gemeinlebens berührenden Aufgaben eine berufene Feder es unternimmt, das Verkehrswesen bis auf seine feinsten Verästelungen zu schildern, so darf sie nicht nur die Aufmerksamkeit der zunächst beteiligten Fachkreise, sondern das Interesse aller Gebildeten beanspruchen.

Der Verkehr als solcher ist ein Ganzes; seiner Zweckbestimmung nach gliedert er sich in mehrere Gruppen. So geht denn auch das vorliegende Werk vom Verkehrswesen im allgemeinen aus, um danach die einzelnen Verkehrszweige mit ihren Berührungspunkten und ihrer Einordnung in den Gesamtorganismus nebeneinander zu stellen. Die ersten drei Kapitel haben die begriffliche Festlegung, die Arten, Werkzeuge und die volkswirtschaftlichen Leistungen des Verkehrs, seine Vervollkommnung und deren Wirkungen in materieller und ideeller Beziehung zum Inhalt. Als kennzeichnend für die neuzeitlichen Verkehrsverhältnisse wird hervorgehoben, daß die Benutzung der leistungsfähigsten Verkehrswerkzeuge zu einem allgemeinen Volksbedürfnisse geworden ist, freilich immer noch mit gewissen Unterschieden von Klasse zu Klasse. Von entscheidender Bedeutung ist die Frage des folgenden Kapitels, wie sich die im Staate verkörperte öffentliche Gewalt dem Verkehrswesen gegenüberstellt. Zwischen den äußersten Gegensätzen: dem freien Spiele der Kräfte und der staatlichen Übernahme bestehen Übergangsformen, denen gemeinsam ist, daß sich der Staat immer eine gewisse Einwirkung vorbehält. Sind der staatlichen Verwaltung gewisse Schwächen nicht abzusprechen, so befriedigt sie doch am zweckmäßigsten das volkswirtschaftliche Gesamtbedürfnis. Die finanzielle Behandlung hat nach dem Grundsatze der vollen Eigenkosten-

deckung mit einem angemessenen Reingewinne zur Ausgestaltung des Verkehrsnetzes, u. U. auch für allgemeine Staatszwecke zu erfolgen. Mit einem Kapitel über die Preisgestaltung und -bemessung im Verkehrswesen, die dabei wirksamen Einflüsse und die allgemeinen Anforderungen, die zu einem deutlichen Streben nach Durchschnitt- und Einheitsätzen führen, schließt der allgemeine Teil.

Nach der gleichen Stoffgliederung werden dann in besonderen Abschnitten die einzelnen Verkehrszweige auf breiter Grundlage und sehr eingehend behandelt, im II. bis IV. Abschnitte der Straßen-, Eisenbahn- nnd Wasserverkehr. Im V. Abschnitt über den Luftverkehr findet sich, wie übrigens auch in allen übrigen Abschnitten, eine ausführliche Entwicklungsgeschichte. Die einzelnen Formen der Luftschiffe und Flugzeuge werden gezeichnet, die Bedeutung des Luftverkehrs für Heereszwecke, Gestirn-, Luft- und Wetterkunde, zur Ländervermessung und -erforschung und zum eigentlichen Verkehrsdienst auseinandergesetzt. Unter den Aufgaben der öffentlichen Gewalt wird die Ordnung der Rechtsbeziehungen und die strittige Frage der Luftverkehrsfreiheit erörtert; im Kapitel über die Preisbildung wird erwähnt, daß Fachkreise in Hinsicht auf die hohen Selbstkosten, die naturgemäß die zulässige unterste Grenze der Fahrpreise bilden müßten, noch mit Preisen von 60 Pf. bis 1 *M* für ein Personenkilometer bei längeren Fahrten rechnen. Im letzten Abschnitt über den Post- und elektrischen Nachrichtenschnellverkehr werden bei den einzelnen Dienstzweigen viele interessante Gegenstände gestreift, u. a. die Postdampferbeihilfe, die Rückwirkung des Paketverkehrs auf den Zwischen- und Kleinhandel, der ständige Postbeirat, die Frage der Überschüsse, die Post- und Telegraphenschule.

In der flüssigen, von maßvoller Beurteilung der Dinge und voller Beherrschung des Stoffes zeugenden Darstellung sind Fremdwörter streng vermieden; allerdings finden sich Wortbildungen wie: Gütererzeugungshergang, Drahtnachrichtenbote, Nachrichtenschnellverkehr. Von Wert ist die überall anzutreffende Berücksichtigung neuzeitlicher Einrichtungen, die mannigfachen und von praktischen Gesichtspunkten aus verwerteten statistischen Angaben, die vielseitigen Mitteilungen über Kosten, Leistungen, Tragfähigkeit neuester Verkehrswerkzeuge.

Das Buch ist als Bestandteil des Sammelwerks: Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften in selbständigen Bänden, begründet von Kuno Frankenstein, fortgesetzt von Max von Heckel, erschienen.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(September bis November 1912.)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts. Berlin.
2. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
3. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
4. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
5. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
6. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
7. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.

8. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
9. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
10. Armee-Verordnungsblatt. Berlin.
11. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
12. Bayerische Verkehrsblätter. München.
13. Berliner Architekturwelt. Berlin.
14. Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. Berlin.
15. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
16. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
17. Concordia. Zeitschrift der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Berlin.
18. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
19. Deutsche Beamten-Rundschau. Frankfurt (Oder).
20. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
21. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
22. Deutsche Postzeitung. Berlin.
23. Deutsche Revue. Stuttgart.
24. Deutsche Rundschau. Berlin.
25. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
26. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
27. Deutsches Kolonialblatt. Berlin.
28. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt. Berlin.
29. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Breslau.
30. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
31. Export. Berlin.
32. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart.
33. Gesundheits-Ingenieur. München.
34. Die Gegenwart. Wochenschrift für Literatur, Kunst und öffentliches Leben. Berlin.
35. Die Grenzboten. Berlin.
36. Handel und Gewerbe. Berlin.
37. Hansa. Hamburg.
38. Hansa-Bund. Berlin.
39. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Leipzig.
40. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmoller). Leipzig.
41. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
42. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
43. Journal Télégraphique. Berne.
44. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
45. Kolonie und Heimat. Berlin.
46. Marine-Rundschau. Berlin.
47. Marineverordnungsblatt. Berlin.
48. Militär-Wochenblatt. Berlin.
49. Ministerialblatt der Königlich Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
50. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
51. Mitteilungen aus dem Königlichen Materialprüfungsamt zu Groß Lichterfelde West. Berlin.
52. Monatschrift für deutsche Beamte. Berlin.
53. Neue Post. Berlin.
54. Der Ostasiatische Lloyd. Schanghai.
55. Österreichische Monatsschrift für den Orient. Wien.
56. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt. Gotha.
57. Postalische Rundschau. Berlin.
58. Neue Postalische Rundschau. Breslau.
59. Das Posthorn. Aschersleben.
60. Prometheus. Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. Leipzig.
61. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Hannover.
62. Revue des deux mondes. Paris.
63. La Revue des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
64. Die Sparkasse. Volkswirtschaftliche Zeitschrift. Hannover.
65. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
66. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Berlin.
67. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahreshefte. Berlin.

68. Statistik, Preußische. Berlin.
69. Überall. Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Berlin.
70. Umschau. Leipzig.
71. L'Union Postale. Berne.
71a. Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes. Berlin.
72. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin. Berlin.
73. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
74. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts. Berlin.
75. Weltverkehr und Weltwirtschaft. Zeitschrift für Wissenschaft und Politik des Weltverkehrs und der Weltwirtschaft. Cöthen (Anhalt).
76. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
77. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
78. Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
79. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
80. Zeitschrift für Beleuchtungswesen, Heiz- und Lüftungs-Technik. Berlin.
81. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
82. Zeitschrift für Kleinbahnen. Berlin.
83. Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft. Cöthen (Anhalt).
84. Zeitschrift für Post und Telegraphie. Wien.
85. Zeitschrift für Schwachstromtechnik. Zentralblatt für Telegraphie usw. München.
86. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
87. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
88. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
89. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
90. Zentralblatt der Abgaben-Gesetzgebung und Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten. Berlin.
91. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Literaturnachweis.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Altertumsfunde, Zerfall und Erhaltung von ..., von Prof. Dr. Rathgen **70.** 889.
— Soziale Aufgaben des Beamtenstandes **53.** 303.
— Vom standesgemäßen Auftreten (Beamtenstand und Standesbewußtsein) **52.** 367, **53.** 354.
— Aushilfsheizungen (für Zentralheizungsanlagen) **60.** Jahrg. XXIII 824.
— Beamtenschaft und Publikum, von Dr. von Gerhardt, Dozent der Staatswissenschaften **52.** 366.
— Wirtschaftliche Bewertung der Beamtentätigkeit, von Dr. Kirschner **52.** 437.
— Kaufmännische und kameralistische Buchführung für staatliche und kommunale Wirtschaftsbetriebe, von Marcus, Dr. rer. pol. **38.** 581.
— Dienst- und Preisverhältnisse in den deutschen Kolonien **19.** 365.
— Zur Einführung in eine Theorie des architektonischen Entwerfens, von Ostendorf, Professor **89.** 593. 601. 612.
— Die Eisenbahnen den Eisenbahnern (Kämpfe des italienischen Staatsbahnenpersonals um Besserstellung, allgemeine Betrachtungen über Verpachtung staatlicher Betriebe an das Betriebspersonal) **88.** 1384.
— Die Entstaubung gewerblicher Betriebe, von Gerold, Konsult.-Ing. **70.** 934.
— Esperanto (Weltsprache) **60.** Jahrg. XXIII 749.
— Die Finanzen der europäischen und der wichtigeren außereuropäischen Staaten, von Dr. Schwarz, Geh. Oberfinanzrat **32.** Jahrg. XXIX Bd. II 181.
— Flugwesen in den Kolonien (Landesaufnahme) **21.** 583. 598.
— Die Fortschritte des Arbeitstarifvertrags in Deutschland, Österreich und Großbritannien, von Prof. Dr. Köppe **41.** Bd. XLIV 362.
— Koloniale Fortschritte, Randbemerkungen zu Dr. Solfs Afrikafahrt, von Wagner (Kolonialpolitik, Eheschließungen zwischen Weißen und Farbigen) **35.** IV. Vierteljahr 245.
— Die Frau im Verkehrsdienste **19.** 302.

---

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Die Frauen im Vereinsleben **52.** 365.
— Geburtenrückgang und Beamtenschaft **19.** 332. 335.
— Gesundheitliche Gefahren für den Europäer in tropischen Gegenden, von Dr. Olpp **54.** II. Hälfte 153.
— Die Geheimpolizei auf dem Wiener Kongreß, von Fournier (Eröffnung der Briefsendungen, »Schwarze Kabinette«) **24.** Bd. CLIII 60.
— Glas, das nicht splittert **70.** 887.
— Hygienisches aus Kamerun, von Dr. Lomer (Malaria und Frauenfrage) **70.** 868.
— Eine photographische Kopiermaschine **70.** 950.
— Krieg und Verkehr (Bestimmungen für die Schiffahrt, für den Post- und Telegraphenverkehr in Kriegszeiten nach der Haager Friedenskonferenz) **37.** 934.
— Zum Messen im modernen Maschinenbau, von Hoeltje, Regierungsbaumeister **70.** 1015.
— Zur Mischehenfrage (in den Kolonien), von Rosz **34.** Jahrg. XLI Bd. LXXXII 562, **83.** 738.
— Exotische Nutzhölzer und ihre Verwendung in der Technik, von Wolff **60.** Jahrg. XXIII 759. 774.
— Über die Popularisierung der Postgeschichte, von Dr. Kučera, k. k. Postkonzipist **84.** 195.
— Poststaub und Tuberkulose **25.** 449.
— Quecksilberdampf-Lampen **25.** 437.
— Über Rechenmaschinen, von Bechstein **60.** Jahrg. XXIII 737. 788. 810. 820.
— Die Resistenz des Eichenholzes gegen Hausschwamm, von Prof. Dr. Wehmer **70.** 764.
— Das Schadensersatzrecht hinsichtlich Schädigungen durch Luftschiffe und Flugmaschinen, von Prof. Dr. Meili **20.** 1053.
— Über die Schwammverdächtigkeit von Gebäuden, von Moormann, Regierungs- und Baurat **33.** 786.
— Automatische Selbstkostenberechnung, von R. Neil Williams, Ingenieur (Ablöhnung, Lohnstatistik usw. **60.** Jahrg. XXIV 8.
— »Sommerzeit«, von Koch, Postinspektor (Früherlegung der Stunden im Sommer) **25.** 408, **36.** Jahrg. XX 53. 137.
— Soziologie und Verwaltung, Vortrag von Dr. Potthoff (Bureaukratie und Selbstverwaltung) **3.** 804.
— Der Tunnel unter dem Ärmelkanal **88.** 1325.
— Vergleichsversuch zwischen Ofen- und Zentralheizung, von Hottinger, Ingenieur **33.** 801.
— Weltwirtschaftspolitik, Probleme der deutschen ..., von Dr. Zadow, Privatdozent **69.** Jahrg. XIV 813.
— Zeitrechnung, 24-stündige ... (vom Generaldirektor der Schweizer Bundesbahnen bei der Regierung beantragt, in Frankreich bei der Post- und Telegraphenverwaltung, bei den Eisenbahnen und in der Armee eingeführt) **70.** 796, **48.** II. Hälfte 3261, **53.** 362.
— Zentralheizung, gesundheitliche Schädigungen durch ...?, von Nußbaum, Professor **33.** 865.

Deutschland. Amtspflichtverletzungen durch Erteilung einer unrichtigen Auskunft und durch Unterlassung einer Amtshandlung, Rechtsirrtum eines Beamten **19.** 347.
— Anrechnung von Militärdienstjahren auf das Besoldungsdienstalter **52.** 410.
— Anrechnung der Zivilpension auf die Militärpension **19.** 346.
— Arbeiterfürsorge auf Bauten, Vf. des preuß. Ministers der öffentl. Arbeiten usw. vom 28. August 1912 **50.** 267.
— Arrest als Disziplinarstrafe **52.** 446.
— Assistenten- und Sekretärprüfung, Ergebnis der ... **22.** 1254, **58.** 310.
— Bauberatung und Baupolizei **89.** 459, **87.** Jahrg. XI 19.
— Bauerlaubnis, Unzulässigkeit der Verweigerung der ... bis zur Hinterlegung oder Sicherstellung von Anliegerbeiträgen **8.** 572.
— Deutsche Baugenossenschaftsbewegung und Beamtenschaft, von Lechleiter, Ober-Postassistent **52.** 390.
— Baugenossenschaftswesen, die Beteiligung der Beamten am ..., von Dr. Eppich, Postinspektor **25.** 509.
— »Untere« und »mittlere« Beamte im Sinne der Steuergesetze (gehören zu den minderbemittelten Familien oder Personen im Sinne der Steuergesetzgebung) **15.** 716.
— Die Beamten und die Lebensmittelteuerung, von Wittschewsky, Professor **19.** 386.

Deutschland. Kanzleiarbeiten. Verantwortlichkeit des Kanzleipersonals für die Übereinstimmung der von ihm gefertigten Reinschriften oder Abschriften mit den Urschriften (allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 11. Oktober 1912) **44.** 331.
— Kanzleiwesen, Eingabe des Deutschen Kanzleibeamtenbundes, betr. Umgestaltung des Kanzleiwesens **53.** 296, **52.** 413, **19.** 400.
— Kleiderkasse, Nutzbarmachung der ... für Eisenbahnarbeiter zur Beschaffung von Arbeitsanzügen **88.** 1387.
— Kommunalbesteuerung der Dienstwohnungen **22.** 1191, **49.** 334, **29.** Bd. XXIX 39.
— Die Kosten amtsärztlicher Bescheinigungen bei Gesuchen um Krankheitsurlaub hat der Beamte zu tragen **19.** 309.
— Die Krankheit der Beamten und ihre dienstlichen Folgen **52.** 370.
— Die Kündigung einer im Etat vorgesehenen Stelle zieht den Verlust eines Anspruchs auf Pension nach sich **52.** 377, **29.** Bd. XXIX 91.
— Kurkosten, Schadloshaltung erkrankter Beamten für Kur- und Heilungskosten **16.** Jahrg. VIII 189.
— Mannschaftsversorgungsgesetz vom 31. Mai 1906, Mängel im ... **52.** 422.
— Zum Miet-Kündigungsrecht der Beamten **53.** 312.
— Militäranwärter, zur Frage der Militäranwärterversorgung **19.** 340, **52.** 458.
— Münzen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 3. September 1912 usw., betr. das Verfahren bei Beschlagnahme falscher Münzen und betr. die Behandlung solcher Münzen **44.** 309, **50.** 279.
— Rechtliche Natur der Gehaltsansprüche eines Beamten **52.** 429.
— Papierprüfungen, Ergebnis der amtlichen Papierprüfungen für Staatsbehörden aus dem Jahre 1911 **51.** 177.
— Patente und Staatsaufträge, von Seifert, Patentanwalt und Reg.-Baumeister a. D. **38.** 542.
— Pensionierung. Für die Frage, ob die Versetzung eines Beamten in den Ruhestand gerechtfertigt ist, ist der Rechtsweg nicht zulässig, Entsch. des Reichsgerichts vom 13. Juni 1911 **29.** Bd. XXIX 44, **53.** 330.
— Pensionierung. Jede Verfügung der obersten Reichsbehörde über das Vorliegen oder Nichtvorliegen der einzelnen Voraussetzungen der künftigen Pensionierung eines Beamten, insbesondere über die für die Höhe des Ruhegehalts maßgebende Berechnung seiner Dienstzeit, die erlassen wird, ehe überhaupt der Beamte den Antrag auf Versetzung in den Ruhestand gestellt hat, trägt nur den Charakter einer gewöhnlichen Verwaltungsmaßnahme usw. **61.** Beil. Nr. 2595.
— Die Polizeigewalt der Eisenbahnbeamten (gegenüber den Postbeamten) **12.** 411.
— Postagent, Angestelltenversicherung der Vertreterin eines Postagenten **5.** 784.
— Das neue Postamt 8 (Französischestraße) in Berlin **14.** 38.
— Postaushelfer, zur rechtlichen Stellung der ... **58.** 348.
— Postetat für 1913 **22.** 1634.
— Die Post-Genesungsheime in Blankenburg (Harz) und Bad Nauheim **53.** 349.
— Postkrankenkassen **16.** Jahrg. VIII 160, **76.** 150.
— Postkrankenkassen. Freie Arztwahl, von Riemann **34.** Jahrg. XLI Bd. LXXXII 706.
— Das Problem der Familienzulagen, von Dr. Rothardt **52.** 451.
— Rabatt, in der Gewährung von ... seitens der Kaufleute an die Mitglieder von Beamtenvereinigungen liegt kein Verstoß gegen die guten Sitten, Entsch. des Reichsgerichts **58.** 314, **15.** 700, **20.** 1267.
— Gibt es einen Rechtsanspruch auf Anstellung? **52.** 462.
— Reform der Reichsbank?, von Werner **40.** Jahrg. XXXVI Heft III 139.
— Reichsbank, die Einrichtung und der Geschäftsverkehr der ..., von Weiland, Ober-Postinspektor **8.** 498.
— Der Reichspostfiskus wird in Prozessen durch die zuständige Ober-Postdirektion vertreten **20.** Spruchsammlung XXIX S. 275.
— Das Reichs-Postmuseum zu Berlin **76.** 119. 133.
— Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf der »Ständigen Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt« **25.** 452.
— Keine Reisegebührnisse für regelmäßige Fahrten zwischen dem dienstlichen Wohnort und der Dienststätte eines Beamten, Entsch. des Reichsgerichts vom 31. Mai 1912 **88.** 1064.
— Reisekosten, Berechnung der Fahrkosten bei gemeinschaftlicher Benutzung eines Fuhrwerks, allgem. Vf. des preuß. Justizministers vom 18. November 1912 **44.** 379.
— Ruhegeld im Sinne des § 1234 der Reichsversicherungsordnung sind nur Bezüge, die auf Grund eigner Dienstleistung gewährt werden **1.** 944.

Deutschland. Verunstaltungsgesetz und Bauberatung **87.** Jahrg. X 311.
— Das Wahlrecht der Beamten in Preußen, von Brauer, Geh. Rechnungsrevisor **19.** 350. 364.
— Wirtschaftsübersichten (zur Erleichterung der Rechnungslegung durch die Ober-Postkassen und der Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof) **57.** 330.
— Wohnungsfürsorge für Beamte und Staatsangestellte in Preußen **22.** 1395. 1427. 1459.
— Wohnungswesen. Die parlamentarische Behandlung der Wohnungsfrage **22.** 1187.
— Wohnungswesen. Erstattung von Aufwendungen bei Weitervermietung der Wohnungen versetzter Beamten, Vf. des preuß. Ministers des Innern usw. vom 12. September 1912 **19.** 381, **50.** 277, **90.** 344, **49.** 367.
— Wohnungswesen. Zur Frage der Reichswohnungsreform, von Prof. Dr. Baumeister, Geh. Ober-Baurat **87.** Jahrg. XI 1.
— Anonyme Wünsche und Beschwerden von Postbeamten, Standpunkt der vormaligen Kgl. Preuß. Postverwaltung gegenüber ... **53.** 309.
— Zeugen, Beamte als ... im Strafprozeß **16.** Jahrg. VIII 136.
— Bayern. Das Bayerische Beamtengesetz, mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes dargestellt **12.** 472. 484. 493.
— — Neue Bestimmungen für den Bezirksaufsichtsdienst im bayerischen Post- und Telegraphenbetriebe **84.** 262.
— — Erholungsurlaub der Verkehrsbeamten, neue Urlaubsordnung **19.** 342.
— — Erklärungen des Verkehrsministers in der Abgeordnetenkammer zur Forderung des Streikrechts der Werkstättenarbeiter, Koalitions- und Streikrecht der Verkehrsbeamten **88.** 1214, **19.** 341, **12.** 435, **53.** 342, **52.** 442, **20.** 1334.
— — Die Finanzlage Bayerns (Finanzausschußsitzung vom 10. September 1912, Ausgleichsbeträge für den Überschuß der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) **12.** 395.
— — Haftung des Postfiskus für die Beschaffenheit von Postgebäuden (Unfall einer Frau im Hauptpostgebäude in München, Ersatzpflicht der Post vom Reichsgericht anerkannt) **22.** 1228.
— — Jahresbericht der Post- und Telegraphenverwaltung für das Betriebsjahr 1911 **85.** 537.
— — Die Militäranwärterfrage **12.** 358. 370. 419.
— — Die Nebentätigkeit der Beamten **52.** 397.
— — Neuregelung der Tagegelder und Reisekosten für Beamte **12.** 424, **19.** 358.
— — Schaffung von Beamtenausschüssen vom Finanzminister abgelehnt **58.** 361.
— — Unterrichtskurse für die Verkehrsbeamten in fremden Sprachen **88.** 1105.
— — Vom Verkehrsmuseum in Nürnberg **12.** 419, **84.** 247.
— Sachsen. Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen **52.** 371. 395.
— — Krankenfürsorgekasse, Einrichtung einer ... für mittlere und untere Staatsbeamte, die nicht versicherungspflichtig sind, vom sächsischen Staatsbeamtenbunde angeregt **58.** 344.
— Württemberg. Bestrafung von Postbeamten vor 100 Jahren **16.** Jahrg. VIII 152.
— — Neue Urlaubsbestimmungen der Postverwaltung **16.** Jahrg. VIII 153, **58.** 372.
— — Vereinfachung der Staatsverwaltung **88.** 1059.

England. Einrichtung einer selbständigen Post- und Telegraphenverwaltung für den Inlandsdienst in Irland vom General-Postmeister für erforderlich erachtet **25.** 484.
— Das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen im Parlament **84.** 172.
— Versicherung gegen Schwindsucht (Bekämpfung der Schwindsucht unter den Postbeamten) **22.** 1261.

Frankreich. Zahl der weiblichen Beamten (auch bei der Postverwaltung) **22.** 1496.

Montenegro. Das Verkehrswesen **84.** 230.

Niederlande. Das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1910 **84.** 191.

Österreich. Österreichische Postbiographie **84.** 233. 241. 249. 257.

Schweiz. Verletzung eines Posthalters bei einem Eisenbahnunfall, Entschädigung für Heilungs- und Verpflegungskosten **29.** Bd. XXIX 53.

Ungarn. Post, Telegraph und Telephon im Jahre 1911 **84.** 215, **85.** 478.
— Zulagen für verheiratete Beamte **16.** Jahrg. VIII 208.

Afrika. Erklärung der deutschen und der französischen Regierung zur Ausführung des deutsch-französischen Abkommens vom 4. November 1911, betr. die beiderseitigen Besitzungen in Äquatorial-Afrika (drahtlose Telegraphie, Nachrichtenverkehr) **27.** 892. 900.

Afrika. Marokko. Post und Telegraphie **75.** Jahrg. 1912/13 279. 376, **84.** 190, **22.** 1192. 1569, **63.** Nr. 1067 S. 2, **25.** 473.
— Britisch Ostafrika. Post- und Telegraphenwesen **27.** 963.
— Uganda. Post- und Telegraphenverkehr **27.** 1013.
Amerika. Der Panamakanal **60.** Jahrg. XXIII 751, **31.** 545, **70.** 747, **48.** 2552, **37.** 733. 916, **46.** 1378, **21.** 677, **54.** II. Hälfte 266, **25.** 491, **75.** Jahrg. 1912/13 382.
Asien. China. Post- und Telegraphenwesen in Nanking **26.** Handelsberichte 774.

II. Postwesen.

Allgemeines. Der Anteil der Schiffahrtslinien am Postverkehr zwischen Europa und New York **37.** 817, **16.** Jahrg. VIII 176, **84.** 255, **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 146.
— Auslösevorrichtung für einen Postbeutelträger (Bahnpostdienst usw.) **89.** 452.
— Bahnposten, zur Entstehungsgeschichte der ... **84.** 231, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 21.
— Unsere heutigen Beförderungsmittel im Lichte der Zukunft **53.** 337.
— Internationale Briefmarkenausstellung in London **12.** 473.
— Die deutsch-dänische Dampffährenlinie über Fehmarn **31.** 546.
— Zur Geschichte der Briefmarke und der Postkarte **53.** 367.
— Kongresse und Konferenzen des Weltpostvereins **53.** 318.
— Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften, Eingaben deutscher Handelskammern, betr. Einführung einer billigen, internationalen Zeitungsbeförderungstaxe, um der deutschen Presse in fremden Ländern mehr Eingang zu verschaffen **36.** Jahrg. XIX 846.
— Engerer Postverein zwischen Deutschland und der Schweiz, Eingaben von Handelskammern **36.** Jahrg. XX 26. 70.
— Der Postverkehr im Kriege und die Haager Friedenskonferenz **22.** 1186.
— Neue Postwertzeichen-Automaten **16.** Jahrg. VIII 181.
— Das Postwesen im Altertum, von Wolff **22.** 1189. 1263.
— Rentenzahlung. Die Postanstalten der deutschen Schutzgebiete sind zur Auszahlung von Renten nicht befugt **1.** 883.
— Der Schutz des Privatgeheimnisses (Briefgeheimnis), von Dr. von Lippmann, Geh. Rat und Reichsgerichtsrat a. D. **20.** 881.
— Die deutschen Seeposten **53.** 359.
— Der nächste Weltpostkongreß in Madrid bis zu Anfang des Jahres 1914 verschoben, Wünsche der Handelskammern für den Kongreß **36.** Jahrg. XIX 812. 841, Jahrg. XX 70.
— Weltwechselrecht **15.** 618, **36.** Jahrg. XX 124.
Deutschland. Ankunftstempel auf Briefen **36.** Jahrg. XIX 812.
— Anordnungen der Bahnpolizeibeamten gegenüber den Postbeamten **16.** Jahrg. VIII 204.
— Bahnposten, Abschaffung der Briefwagen in den ... **53.** 311.
— Bahnpostpersonal und Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn (Teilnahme des Bahnpostpersonals an den Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn, Verabreichung alkoholfreier Getränke und von Speisen durch die Bahnhofswirte zu den für das Eisenbahnpersonal ermäßigten Preisen) **88.** 1387, **22.** 1568, **58.** 380.
— Barfrankierung im Postanweisungsverkehr **22.** 1183.
— Barfrankierung, Verwendung von Frankierungsmaschinen **36.** Jahrg. XIX 812, Jahrg. XX 119, **4.** Jahrg. III 184, **22.** 1228. 1569, **84.** 206. 215. 262, **25.** 493, **53.** 357, **38.** 566, **58.** 379.
— Ein Beitrag zur Geschichte des Postamts in Rheinhausen, von Korzendorfer, Oberpostassessor **8.** 506.
— Endlose Briefmarkenrollen, Herstellung von ... in der Reichsdruckerei **59.** 469.
— Briefumschläge mit durchscheinender Adresse, Eingaben von Handelskammern, betr. Einrichtung der ... **36.** Jahrg. XX 4. 50. 119.
— Eigentum der Post an den auf Begleitadressen und Postanweisungen verwandten Postwertzeichen **57.** 291. 331, **53.** 367.
— Expreßgut, die Beförderung von ... durch die Eisenbahn **88.** 1323.
— Für die Fehlleitung eines Eilwertbriefs haftet u. U. der beteiligte Postbeamte (fahrlässige Amtspflichtverletzung) **20.** Spruchsammlung XXVIII 246, **22.** 1394, **58.** 348, **61.** Beil. Nr. 2940, **25.** 512.
— Die Haftung des preußischen Eisenbahnfiskus für Verlust oder Beschädigung von Postsendungen, von Dr. Gorden, Landrichter **29.** Bd. XXIX 29.
— Mechanische Hilfsmittel im Postbetriebe **53.** 277, **76.** 116, **8.** 485, **59.** 469, **84.** 252.

Deutschland. Bayern. Betriebsergebnisse der Motorpostlinien im Jahre 1911 **88.** 1338, **84.** 254.
— — Die Bewertung des Postanweisungsdienstes **12.** 468.
— — Die Herstellung der bayerischen Postwertzeichen **84.** 199.
— — Portoausfall, Verringerung der Einnahmen aus Portobeträgen, Betrachtungen über die Ursachen davon **12.** 399.
— — Die Post im Dienst der Apotheke **16.** Jahrg. VIII 151.
Belgien. Der Postdienst im Jahre 1910 **71.** 129.
Dänemark. Die Post in Kopenhagen von 1624 bis 1912 **25.** 469. 479.
England. Heimsparkassen (unter Mitwirkung der Postsparkassen) **63.** Nr. 1065 S. 2.
Frankreich. Briefbeförderung im Aeroplan **84.** 191.
— Einführung des Postscheckverkehrs **63.** Nr. 1069 S. 1.
Italien. Postautomobildienst **84.** 254.
— Reformen im Postdienste **84.** 175. 206, **75.** Jahrg. 1912/13. 279.
— Schiffahrtsubventionen **41.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1912 403, **37.** 734. 779, **25.** 422, **46.** 1386.
Niederlande. Die Entwicklung des Postwesens im Laufe der letzten 60 Jahre **71.** 161.
— Die Sparkasse (Post-) im Jahre 1911 **63.** Nr. 1069 S. 3.
Norwegen. Arktische und antarktische Briefmarken für Nordpolfahrer **84.** 247.
Österreich. 75 Jahre Österreichischer Lloyd, von Klär, Ober-Postinspektor **16.** Jahrg. VIII 141.
— Der Begriff des Verlustes im österreichischen Postanweisungsverkehr, von Dr. Müller **84.** 193. 201. 209.
— Die Postsparkasse im Jahre 1911 **71.** 172.
— Unpfändbarkeit der beim Post-Sparkassenamt eingelegten Spargelder **64.** 407.
— Bosnien und Herzegowina. Die Post-Sparkasse im Jahre 1911 **84.** 171.
Portugal. Annahme von Zeitungsinseraten durch die Postanstalten **53.** 361, **25.** 513.
Rußland. Einrichtung von Flugposten zur Beförderung von Postsachen für den Zaren geplant **75.** Jahrg. 1912/13 279.
— Finnlands Postfuhrwesen für den Reiseverkehr, von Klär, Ober-Postinspektor **8.** 569.
Schweden. Das Postwesen im Jahre 1910 **71.** 145.
Schweiz. Postkarten in Blocks (Heftchen zu 10 Stück) **84.** 190, **16.** Jahrg. VIII 151.
— Vereinfachungen im Postbetriebsdienste auf Grund der Vorschläge der Postkommission **84.** 247.
— Verwendung von Briefstempelmaschinen im Postdienst **84.** 248.
Serbien. Die serbische Feldpost im Balkankriege, von Doležal **84.** 259.
Türkei. Die deutschen Postanstalten in der Türkei **53.** 309.
— Von der österreichischen Post in Salonik, von Eberan von Eberhorst, k. k. Sektionsrat **84.** 185.
Ungarn. Ergebnisse der Postsparkasse im Kalenderjahre 1911 **25.** 386, **64.** 412.
— Postautomobilverkehr **84.** 215.
Afrika. Flugpost in Südafrika zwischen Kapstadt und Johannesburg **75.** Jahrg. 1912/13 279.
— Das Postwesen in der Provinz Mosambik und in den Gebieten der Mosambik- und der Nyassa-Gesellschaft während des Jahres 1909 **71.** 165.
— Neu Kamerun. Postverkehrslinien, von Diederich, Ober-Postsekretär **21.** 760, **25.** 500.
— Deutsch Ostafrika. Errichtung eines Flugdienstes in Aussicht genommen **12.** 451. **70.** 986, **84.** 254, **22.** 1569.
Amerika. Brasilien. Subventionierung einer italienischen Schiffahrtslinie **75. Jahrg.** 1912/13 374.
— Britisch Guyana. Der Postbetrieb im Verwaltungsjahre 1909/10 **71.** 151.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Einrichtung des Paketpostdienstes für das ganze Gebiet der Union, Herstellung neuer Postwertzeichen für diesen Dienstzweig **8.** 482, **25.** 483, **84.** 255.
— — Fortschritte im nordamerikanischen Postwesen, von Dr. Schultze **75.** Jahrg. 1912/13 323.
— — Postsparkassen **11.** 1107.
— — Sonntagsruhe bei der amerikanischen Post (Regelung des Postdienstes an Sonntagen) **12.** 412, **25.** 494.
Asien. China. Herstellung neuer Briefmarken **54.** II. Hälfte 123.
— — Das Postwesen im Jahre 1909/10, von Klär, Ober-Postinspektor **8.** 471, **71.** 139, **63.** Nr. 1065 S. 2, **54.** II. Hälfte Handelsberichte 87.
— Japan. Vom japanischen Postwesen **25.** 427.
— Britisch Indien. Geschichtliche Angaben über das Postwesen **71.** 169.
— Persien. Der kaukasisch-nordpersische Transit-Postpaketverkehr **55.** 176.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Akkumulator, die geschichtliche Entwicklung des elektrischen ..., von Dr.-Ing. Albrecht, Regierungsrat **71a.** 423. 437.
— Alter der Bezeichnung »Telephon« und »Fernsprecher« **59.** 495.
— Aluminium-Gleichrichter **85.** 435.
— Anwendung von Kohlensäure zur Austrocknung von Telephonkabeln mit Papierisolation **84.** 191.
— Über den Apparatbedarf für Fernsprechämter, von Hartz, Telegrapheningenieur **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 105. 118.
— Asbest zum Schutze von Telegraphenstangen (Versuche in Frankreich) **84.** 191.
— Die Bedeutung künstlicher Selbstinduktion in langen Telephonleitungen, von Bourquin **84.** 244.
— Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn-Fernsprecher in Österreich-Ungarn, von Kohlfürst **85.** 452.
— Berlin-Mailand, die neue Fernsprechleitung ... **85.** 394.
— Betonfüße für Holzmasten **30.** 876.
— Eine neue Betriebsart für den Dienstleitungsverkehr, von Baumann **85.** 405.
— Betriebsregeln für den Fernsprechdienst **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 101.
— Bleimantel, einfacher und doppelter ... für Kabel **30.** 1060.
— Blitzkamm und Blitzschirm (Blitzableiter) **85.** 495.
— Bronzedraht und Eisendraht im Fernsprechbetriebe **53.** 361.
— Deutschland-Italien, direkte Fernsprechlinie ... **85.** 404, **84.** 239, **43.** 268.
— Das neue Drehspulgalvanometer von Hartmann und Braun, von Prof. Dr. Tobler **85.** 396.
— Duralumin, von Cohn, Oberingenieur (ein Leichtmetall, Aluminiumlegierung) **70.** 1022.
— Eisenbetonstangen **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernprech-Technik Jahrg. I 88.
— Erdung von Blitzschutzanlagen **30.** 903, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 112.
— Fernhörer als Geschwindigkeitsmesser für Elektromotoren **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 88, **85.** 498.
— Fernphotographie nach Korn **30.** 902, **70.** 797, **25.** 412, **16.** Jahrg. VIII 151. 193.
— Fernsprechautomaten mit vollkommen selbsttätiger Gebührenvereinnahmung, von Pinkert **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 113.
— Das neue französisch-englische Fernsprechkabel **84.** 200, **30.** 980.
— Die dichtesten Fernsprechnetze der Welt **30.** 875, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 27.
— Fernsprechrelais von Cerebotani (Phonopor) **30.** 929.
— Neues Fernsprechrelais von von Lieben **30.** 1038.
— Fernübertragung von Bildern nach dem System Marino **30.** 1193.
— Festtelegramme (Verwendung besonders ausgestatteter, zur Aufbewahrung geeigneter Formulare) **84.** 225, **53.** 345, **25.** 483, **16.** Jahrg. VIII 193.
— Feuertelegraphie, von Fellenberg, beratendem Ingenieur **30.** 1183.
— Keine Gefährdung der Rentabilität der Seekabel durch die Funkentelegraphie **16.** Jahrg. VIII 174.
— Aus der Geschichte der Telegraphie (Telegraphensystem von Claude Chappe) **85.** 408.
— Gewitterschutz für das Betriebspersonal im Fernsprechdienste, von Krieter, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 89. 117, **4.** Jahrg. III 153, **53.** 353.
— Das automatische Gruppenstellen- und das österreichische Gesellschaftsleitungsystem **30.** 1168.
— Die Guttapercha- und Kautschuk-Expedition nach Neuguinea 1907 bis 1909 **45.** Jahrg. V 6.
— Zur Haltbarkeit der Eisendrähte in Telegraphenleitungen, von Nowotny, Oberbaurat **84.** 169.
— Die Haftpflicht für durch elektrischen Strom verursachte Schäden, von Kappe, Rechtsanwalt **85.** 498.
— Hilfsklinkensystem **85.** 535.
— Holzmasten, über die voraussichtliche Lebensdauer imprägnierter ..., von Nowotny, Oberbaurat **30.** 976, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 123.
— Isolatoren. Die Herstellung und Prüfung von Porzellanisolatoren, von Dr. Gradenwitz **60.** Jahrg. XXIV 22.

Allgemeines. Isolationswiderstand, Verbesserung des ... papierisolierter Fernsprechkabel **30.** 875.
— Neuere Kabelschutzhüllen und -abdeckungen, von Schmidt **30.** 926. 954.
— Kautschuk, künstlicher ... **45.** Jahrg. V Nachrichtenbeil. zu Nr. 50 S. 1, **25.** 402, **21.** 615, **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 96.
— Kautschukproduktion **30.** 887. 1044. 1113, **27.** 1098. 1105. 1113.
— Korrosion von Eisen und Stahl **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 86.
— Kupferproduktion und -konsum **30.** 887. 969. 1045, **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1912 551.
— Der Kupferstahldraht **60.** Jahrg. XXIV 15.
— Leitungstangen und Heimatschönheit **22.** 1570.
— Der Mehrfach-Typendrucker von Baudot, von Kuschewitz, Telegraphensekretär **85.** 542.
— Meßinstrumente, Fortschritte im Bau elektrischer ... **30.** 987.
— Eine neue Metall- (Blei-) Krankheit, die den allmählichen Verfall des Metalles zur Folge hat, ohne daß äußere Ursachen direkt wahrnehmbar sind **60.** Jahrg. XXIV Beil. 30.
— Die Methode von Kempe zur Messung der Selbstinduktion **85.** 508.
— Mikromonophon von Kostolecky (zur Erzeugung von Wechselströmen konstanter Frequenz) **30.** 958.
— Mikrotelephon **31.** 579.
— Nebengeräusche in Fernsprechleitungen, Beseitigung der ... (Erfindung des schwedischen Ingenieurs Saxenberg) **30.** 875, **22.** 1228, **70.** 818, **84.** 223, **4.** Jahrg. III 201, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 27.
— Neuerungen in der automatischen Morsetelegraphie **43.** 193.
— Maschinentelegraphie, Neuerungen in der ... **85.** 425. 507.
— Neuerungen im telegraphischen Verkehr zwischen Frankreich und Belgien (Brieftelegramme, Telegrammabonnements, Vermietung von Telegraphenleitungen usw.) **30.** 929.
— Primärelement mit Natriumamalgam als positive Elektrode **85.** 438.
— Prinzipielles zum Selbstanschlußbetrieb (Handbetrieb und automatischer Betrieb), von Baumann **85.** 402. 533, **30.** 1140.
— Pupinleitungen im In- und Auslande **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 95, **30.** 1038, **22.** 1496, **84.** 263.
— Pupinspulen, von Lüschen **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 129.
— Das Railophon, von Kramer **30.** 1215, **58.** 380.
— Rostschutz für Eisen und Stahl **85.** 503, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 124.
— Rostschutzfarbe (rektifizierter Steinkohlenteer) **60.** Jahrg. XXIV 128.
— Schaltapparate mit konstanter hoher Isolation für die Verteilungsnetze von Post- und Telegraphenverwaltungen, von Ebeling und Deibel **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 125.
— Schaltung für Verbindungsleitungsverkehr **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 87.
— Schaltung für ZB-Teilnehmer-Umschaltestellen, von Koelsch, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 107.
— Über den Schutz von Schwachstromleitungen gegen vagabundierende Wechselströme **85.** 416.
— Spinnen als Unterbrecher in Telegraphenleitungen **85.** 438, **25.** 412.
— Der Staat und die Seekabel, von Roscher **40.** Jahrg. XXXVI Heft 4 S. 177.
— Staats- oder Privatbetrieb öffentlicher Telephonanlagen **85.** 421. 505.
— Streitfragen über Telephontarife **4.** Jahrg. III 165.
— Telegramm um die Erde (Umlaufszeit) **58.** 314.
— Neues polarisiertes Telegraphenrelais nach Kamm **30.** 1089.
— Deutscher Telegraphenschlüssel »Carlowitz-Code« **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 122.
— Der Telegraphenverkehr im Kriege und die Haager Friedenskonferenz **22.** 1265.
— Die Telegraphie im Dienste der Feuerwehr **53.** 324.
— Telegraphie im Altertum **53.** 289.
— Die Telegraphie mittels einzelner Induktionsimpulse, von Mládek, Ingenieur **84.** 211.
— Telegraphistenkrampf **43.** 172. 196.
— Das lautsprechende Telephon **31.** 702.
— Das Telephon als Barometer und Wetterprophet **85.** 497, **84.** 263.

Allgemeines. Das Petersensche Telephon (Erfindung des dänischen Bankdirektors Petersen) **85.** 470, **39.** Bd. VI 188, **30.** 1061, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 132.
— Über Telephonstörungen durch Wechselstrombahnen und einige Vorgänge in Einphasengeneratoren, von Dr. Marguerre **30.** 1209.
— Telephon-Zeitung (Zusprechen der Tagesneuigkeiten usw. an die Fernsprechteilnehmer in New York) **85.** 497.
— Telestreifen (eine neue in Amerika eingeführte Nachrichtenübermittlung, 1000 bis 2000 Worte in der Minute) **85.** 496.
— Tiefenkarten der Ozeane, von Dr. Groll (unterseeische Gebirge, Erfahrungen an unterseeischen Telegraphenkabeln) **72.** n. F. Heft 2 S. 1, **70.** 813, **2.** 537.
— Tränkung hölzerner Stangen (Telegraphen-) **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 104.
— Alte Trockenelemente und ihre Verwertung im Telegraphenbetriebe **57.** 333.
— Die optische Übertragung der Rufnummern in Telephonanlagen **85.** 534.
— Über die Verlegung unterseeischer Telegraphenkabel und das deutsche Kabel nach Südamerika, von Wagner **30.** 943. 979.
— Die Vorzüge des Eisen-Nickel-Akkumulators gegenüber dem Bleiakkumulator, von Montpellier **85.** 427.
— Welt-Fernsprechstatistik **16.** Jahrg. VIII 132, **85.** 436. 462. 522, **75.** Jahrg. 1912/13 328, **25.** 450.
— Wünschelrutenforschung, der gegenwärtige Stand der ..., von Dr. Aigner, prakt. Arzt **60.** Jahrg. XXIV 49. 74.
— Die Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen, von Feuerhahn, Ober-Postpraktikant **8.** 533.
— Zentral-Batterie-System von Clausen **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 87.
— Zentralisierung der Anrufe in den Telegraphenleitungen während der Nacht **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 111.
— Zentralisierung der Telegraphenleitungen **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 97.

Deutschland. Auslegung von Flußkabeln im Hamburger Hafen, von Kamm, Ober-Postpraktikant **8.** 457, **30.** 1138.
— Brieftelegramme des inneren Verkehrs und Überseetelegramme zu halber Gebühr **16.** Jahrg. VIII 144, **53.** 282, **22.** 1426, **36.** Jahrg. XX 90.
— Einfluß der Heirat einer unfallverletzten früheren Telegraphengehilfin auf die Ansprüche des Reichs gegenüber dem für den Unfall haftbaren Dritten **16.** Jahrg. VIII 163, **52.** 463.
— Fernsprechanschluß der Amtswohnungen der Vorsteher von Postämtern, Eingaben von Handelskammern, betr. Einrichtungen eines ... behufs mündlicher Erledigung von Rückfragen, Beschwerden usw. des Publikums **36.** Jahrg. XX 65. 153.
— Fernsprechgebühren-Ordnung, Wünsche der Handelskammern für die neue ... **36.** Jahrg. XX 71.
— Fernsprechnummer als Telegrammadresse, Eingaben von Handelskammern **36.** Jahrg. XIX 834, Jahrg. XX 121.
— Das neue Fernsprech-Vermittlungsamt in Mainz, von Blohmer, Telegrapheninspektor **30.** 865. 891.
— Haftpflicht des Telegraphenbeamten gegenüber dem Publikum **52.** 373, **29.** Bd. XXIX 103.
— Haftung des Telegraphenbeamten für den Verlust eines Telegramms **16.** Jahrg. VIII 148, **29.** Bd. XXIX 103, **52.** 447, **58.** 377.
— Haftung eines Telegraphenvorarbeiters für Verletzung des Publikums beim Telegraphenbau **16.** Jahrg. VIII 149, **29.** Bd. XXIX 62.
— Recht auf Telephonanschluß (Ausschluß eines Teilnehmers von der Benutzung des Fernsprechers wegen Beleidigung der Fernsprechbeamtinnen) **85.** 473. 549, **53.** 346, **58.** 378.
— Schädigung der Gesundheit einer Fernsprechgehilfin durch Drehen der Kurbel, Verurteilung des schuldigen Teilnehmers zum Schadensersatz **85.** 551.
— Schutz der Fernsprechleitungen in Privathäusern (neue Vorschriften des Reichs-Postamts) **85.** 447.
— Starkstromgesetz (Vorarbeiten für eine gesetzliche Regelung der Einrichtung von Überlandzentralen usw., Wegerecht, Stellung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) **85.** 410.
— Starkstromleitungen auf Bahngelände, Anwendung der Bedingungen für fremde ..., Verfügung des preußischen Eisenbahnministers **88.** 1074, **30.** 1039.
— Die verwaltungsrechtliche Stellung der elektrischen Starkstromanlagen **85.** 525.

Deutschland. Straßentelephone, Fernsprechkioske **84.** 191, **53.** 289, **30.** 929, **58.** 318, **16.** Jahrg. VIII 151, **85.** 524.
— Telegrammabfertigung, beschleunigte ... bei Verwendung von Fenster-Briefumschlägen **16.** Jahrg. VIII 135.
— Telegrammgebühren, Eingaben von Handelskammern, betr. Ermäßigung usw. der Gebühren für Telegramme **36.** Jahrg. XX **2.** 120.
— Telegraphengesetz, rechtlicher Begriff »mehrere zu einem Betriebe vereinigte Grundstücke« (nach § 3 Nr. 3b des Telegraphengesetzes) **16.** Jahrg. VIII 190.
— Telegraphenwege-Gesetz, zur Kostenfreiheitsvergünstigung für Herstellung besonderer Anlagen (Bahnen, Kanalisationsanlagen usw.) nach Errichtung von Telegraphen- und Fernsprechlinien nach § 6 Abs. 2 des Tel. W. G. **30.** 1173.
— Telegraphenwege-Gesetz. Überwiegende Beteiligung der Wegeunterhaltungspflichtigen, Rechtsform der Beteiligung, Entsch. des Reichsgerichts vom 8. und 29. Januar 1912 **29.** Bd. XXIX 73. 83.
— Teilnehmer-Fernsprechanschlüsse in Dienstgehöften oder Mietwohnungen von Beamten, Vf. des preuß. Ministers für Landwirtschaft usw. vom 23. August 1912 **49.** 336.
— Überlandzentralen, Errichtung von ..., Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe usw. vom 13. Juni 1912 **36.** Jahrg. XIX 821, **85.** 442.
— Verhalten der Quecksilberdampf-Gleichrichter im Betriebe, von Höpfner, Telegrapheningenieur **8.** 525.
— Verzeichnis der Fernsprechteilnehmer, Eingaben von Handelskammern, betr. Erweiterung der Angaben in den Teilnehmerverzeichnissen **36.** Jahrg. XX 90, **53.** 362.
— Zur Vorhersage der Niederschläge, Wetterdienst (Mitwirkung der Postämter mit Morsebetrieb) **2.** 452, **58.** 315.
— Warnungsdienst, telegraphischer ... für Luftfahrer (aeronautische Observatorien in Lindenberg und Frankfurt (Main)) **85.** 409, **2.** 452, **58.** 317.
— Bayern. Erweiterung der Münchener Rohrpostanlage **84.** 199. 239, **16.** Jahrg. VIII 193, **25.** 403, **30.** 1193.

Belgien. Internationale Brieftelegramme **84.** 247.

England. Fernleitungsbetrieb **85.** 423.
— Das neue Fernsprechamt Avenue in London und das Hilfsklinkensystem **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 81.
— Das Londoner Fernsprechnetz **25.** 432.
— Freileitungen mit Pupinspulen **85.** 408, **30.** 929, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 95.
— Die Geschäftsergebnisse englischer Kabelgesellschaften **30.** 874.
— Gesellschafts-Fernsprechanschlüsse **30.** 875.
— Herstellung der Fernsprechkabel **30.** 1111.
— Selbstanschlußbetrieb **30.** 929, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 95, **43.** 215, **22.** 1356, **25.** 493.
— Telegraphie und Telephonie 1910/11 **43.** 255.
— Zur Verstaatlichung des Fernsprechwesens **25.** 502.
— Das Zentraltelegraphenamt in London, von Tallendeau **85.** 538.

Frankreich. Einführung des halbautomatischen Telephonbetriebes (System des amerikanischen Ingenieurs Berty) **84.** 263.
— Maschinenanlage zur Erzeugung des Telegraphierstromes beim Telegraphenamt in Marseille **25.** 382.

Luxemburg. Telegraphie und Telephonie 1909 und 1910 **43.** 204.

Niederlande. Die gemeindliche Telephonanlage s' Gravenhage im Jahre 1911 **85.** 429.
— Telegraphengesetzgebung **43.** 177.

Norwegen. Telegraphie und Telephonie in den Rechnungsjahren 1909/10 und 1910/11 **43.** 206.

Österreich. Anrechnung der von Postoffiziantinnen bei den Privat-Telegraphen- und Telephongesellschaften zurückgelegten Dienstzeit **84.** 239.
— Eine Ärzte-Telephonzentrale in Wien **84.** 191, **16.** Jahrg. VIII 138, **85.** 423.

Portugal. Telegraphengesetzgebung **43.** 202. 253.

Rumänien. Die Telephonzentrale in Bukarest **84.** 200.

Rußland. Telegraphie und Telephonie 1908 und 1909 **43.** 179.
— Fernsprech- und Telegraphenwesen in Finnland **30.** 959.

Schweiz. Bericht der eidgenössischen Telegraphen- und Telephonverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1910 und 1911 **30.** 1038. 1061.

Türkei. Fernsprechwesen, Erweiterung des ... auf die Provinzen **84.** 207. 224, **75.** Jahrg. 1912/13 328, **22.** 1426, **25.** 493.

Afrika. Deutsches Kabel nach Togo und Kamerun **30.** 929.
— Deutsch Ostafrika. Heliographenverkehr **75.** Jahrg. 1912/13 279, **30.** 959.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprech- und Hochspannungsleitungen (Kreuzungen) **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 85, **85.** 475.
— — Fernsprechanschlüsse für im Hafen liegende Ozeandampfer (Einrichtung der New York Telephone Co.) **60.** Jahrg. XXIII Beil. 186, **25.** 412, **75.** Jahrg. 1912/13 329.
— — Fernübertragung einer Ansprache des Präsidenten Taft von Boston nach New York **85.** 408. 450, **30.** 958.
— — Sprechmaschinen zur telephonischen Zeitübermittlung **30.** 902, **16.** Jahrg. VIII 152, **85.** 450, **60.** Jahrg. XXIV 95.
— — Telegraphie mit und ohne Draht (Versuche der Militärverwaltung) **48.** II. Hälfte 3064.
— — Das Telephon in den Vereinigten Staaten von Amerika (das Bell-System) **84.** 228, **30.** 1088.
Asien. Ceylon. Telegraphie und Telephonie **26.** Handelsberichte S. 601.
— China. Fernsprechnetz in Peking **30.** 875, **53.** 282, **22.** 1228, **43.** 191, **75.** Jahrg. 1912/13 279, **84.** 263.
— Japan. Die Kabel zwischen Japan und dem Festlande **84.** 206, **16.** Jahrg. VIII 164.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Abstimmung funkentelegraphischer Empfänger durch elektrische Resonanz **30.** 1142.
— Die Antennen der drahtlosen Telegraphie (von Prof. Dr. Braun) **84.** 186. 196.
— Antennenwiderstand **30.** 930.
— Beeinflussung von Telegraphenleitungen durch drahtlose Telegraphie **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 87, **22.** 1426, **25.** 462.
— Funkentelegraphische Beobachtungen während der Sonnenfinsternis am 17. April 1912, von Kiebitz **39.** Bd. VI 151. 154. 156. 158.
— Beschränkung der Reichweite funkentelegraphischer Sender bei Tage **30.** 1142.
— Bestimmung der Bewegungsrichtung Hertzscher Wellen **30.** 989.
— Über die Bestimmung des Spannungsknotens von Luftleitern **85.** 474.
— Demonstration der Resonanzkurve mit der Braunschen Röhre, von Marx und Banneitz **39.** Bd. VI 146.
— Einrichtung zur gleichzeitigen Aufnahme und Absendung von Funkentelegrammen **85.** 555.
— Der Empfang elektrischer Wellen in der drahtlosen Telegraphie **39.** Bd. VI 170.
— Erdleitung in der Radiographie **85.** 424.
— Die internationale Funkentelegraphenkonferenz in London, neuer internationaler Funkentelegraphenvertrag **84.** 175. 218, **16.** Jahrg. VIII 182, **43.** 170, 217. 249, **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1912 S. 505, **85.** 488. 515, **4.** Jahrg. III 219, **37.** 901. 921, **75.** Jahrg. 1912/13 368.
— Die Funkentelegraphie an Bord von Handelsschiffen, von Thurn, Ober-Postpraktikant **30.** 1023. 1055. 1083.
— Die Funkentelegraphie im italienisch-türkischen Kriege **48.** II. Hälfte 2789.
— Die Funkentelegraphie im Dienste kolonialer Expeditionen, von Thurn **46.** 1398.
— Internationale Funkentelegraphisten-Vereinigung (Bildung eines Weltverbandes der Funkentelegraphisten angeregt) **30.** 959, **22.** 1356.
— Geheimhaltung drahtloser Telegramme, von Professor Zehnder **43.** 169.
— Funkentelegraphische Gewitteranzeige **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 123.
— Drahtlose Grubentelephonie **85.** 554.
— Die neue Hochfrequenzmaschine des Grafen Arco usw. **85.** 417. 446, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 87, **39.** Bd. VI 199, **25.** 452. 483, **4.** Jahrg. III 187.
— Interferenz zwischen elektrischen Wellen von der gleichen Antenne **39.** Bd. VI 167.
— Landesaufnahme, Verwendung der Funkentelegraphie für die Landesaufnahme (Versuche in Belgien usw.) **70.** 753, **85.** 479, **25.** 513.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **30.** 875. 989. 1111. 1142. 1193.
— Marconis Wireless Telegraph Co. (Geschäftsbericht) **39.** Bd. VI 206.
— Messung elektrischer Schwingungen in der Empfangsantenne **39.** Bd. VI 178.
— Messung von gegenseitigen Induktionen, von Kock **39.** Bd. VI 113.
— Eine direkte experimentelle Methode für die Bestimmung der Strahlungsnutzleistung, des Erdwiderstandes und des Strahlungswiderstandes eines radiotelegraphischen Senders **85.** 445.

Allgemeines. Tragbare Militärstationen für drahtlose Telegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 97.
— Drahtlose Musikübertraguug **30.** 875. 959, **70.** 774, **48.** II. Hälfte 3312.
— Ortsbestimmung, funkentelegraphische ... **60.** Jahrg. XXIII 763.
— Patentstreitigkeiten (deutsches Telefunkensystem und Marconisystem) **37.** 807, **30.** 1220, **70.** 1029.
— Polarforschung und Funkentelegraphie (Einwirkung des Sonnenlichts auf die funkentelegraphische Verständigung, Polarlicht) **84.** 176, **85.** 445, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 102, **39.** Bd. VI 163. 165, **30.** 1112, **4.** Jahrg. III 197.
— Die Radiostationen der Erde **85.** 506, **43.** 258.
— Die Schwächung funkentelegraphischer Zeichen bei Tage, von Ohlsberg **57.** 354.
— Starkstrom, drahtlose Übertragung von ... **85.** 409.
— Das Starkstrommikrophon Egner-Holmström **39.** Bd. VI 189.
— Funkentelegraphische Station von Dubilier (in den Vereinigten Staaten von Amerika) **30.** 959, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 103.
— Atmosphärische Störungen in der drahtlosen Telegraphie, von Prof. Dr. Mosler, Diplom-Ing. **30.** 1134.
— Der Telefunken-Kompaß **25.** 400, **39.** Bd. VI 198, **85.** 496, **30.** 1220.
— Der Telefunken-Rechenschieber **85.** 468.
— Drahtlose Telegraphie mit und in den deutschen Kolonien **84.** 197, **45.** Jahrg. VI Nr. 4 S. 4.
— Drahtlose Telegraphie ohne Funken (Erfindung des Ingenieurs Bethenod) **37.** 818, **70.** 881, **85.** 479, **22.** 1496, **30.** 1169, **75.** Jahrg. 1912/13 377, **84.** 262.
— Die drahtlose Telegraphie im Dienste der deutschen Kolonien, von Goldberg, Ingenieur **83.** 830.
— Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Luftschiffahrt zum Austausch von Nachrichten **60.** Jahrg. XXIV 97.
— Drahtlose Telegraphie zwischen Norwegen und Amerika **84.** 216, **16.** Jahrg. VIII 193.
— Theorie der gleichzeitigen Messung von Sende- und Empfangstrom **85.** 557.
— Die wissenschaftliche Theorie und ungelöste Aufgaben der Radiographie **85.** 480. 510.
— Fernphotographische Übertragungen auf drahtlosem Wege (Versuche) **70.** 797.
— Unterseeboote, drahtlose Telegraphie auf ... **30.** 1193.
— Untersuchung der Schwingungsvorgänge des Lichtbogengenerators, von Ort **39.** Bd. VI 119.
— Magnetische Untersuchungen im Hochfrequenzkreis, von Faßbender und Hupka **39.** Bd. VI 133.
— Elektrische Wellen als Laternenanzünder (Telemechanik, Entzünden der Gaslaternen, Leuchtbojen usw.) **85.** 550.
— Wirkungsweise der Erdantennen **30.** 883. 989. 1068, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 104, **59.** 446.
— Über die Wirkungsweise der induktiv gekoppelten Empfänger **30.** 1142.
— Wünschelrute, die drahtlose Telegraphie als ... **60.** Jahrg. XXIV 46.
— Internationale Zeitsignale (internationale Zeitkonferenz in Paris, radiographische Verbreitung der genauen Zeit, internationales Zeitbureau in Paris) **85.** 536.

Deutschland. Zwangsweise Einführung der Funkentelegraphie auf deutschen Seeschiffen **30.** 903. 1142, **53.** 289, **39.** Bd. VI 200, **37.** 812, **85.** 494, **75.** Jahrg. 1912/13 328.
— Funkentelegraphie auf fremden Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern **16.** Jahrg. VIII 152.
— Die Großstation in Neumünster **30.** 990, **22.** 1395.
— Station für drahtlose Telegraphie im Frankfurter Luftschiffhafen **53.** 289.
— Telefunkengesellschaft, Rückblick auf die Tätigkeit der ... **85.** 441. 470, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 91, **39.** Bd. VI 202.
— Telefunkenstation der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin **84.** 207.
— Die drahtlose Telegraphie und ihre Aufgaben für den Verkehr zwischen Deutschland und den deutschen Kolonien **53.** 315.
— Zeitsignaldienst auf der Station Norddeich **39.** Bd. VI 211.
— Von der drahtlosen Zeitzentrale in Fulda **22.** 1267, **59.** 466.
— Bayern. Telefunkenstation auf der Zugspitze **85.** 469, **30.** 1112.

Bulgarien. Einrichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie **48.** II. Hälfte 2958.

England. Drahtlose Telegraphie in der Armee **30.** 1193.

England. Die radiographische Weltherrschaft Englands **85.** 477. 536, **75.** Jahrg. 1912/13 328, **30.** 1112, **16.** Jahrg. VIII Beil. Telegraphen- und Fernsprech-Technik Jahrg. I 123, **22.** 1569.
Frankreich. Die Funkentelegraphie im Dienste der Seefischerei (Ausrüstung der Fischereifahrzeuge mit Apparaten für drahtlose Telegraphie) **30.** 960.
— Drahtlose Telegraphie auf Unterseebooten **46.** 1381.
— Zeitsignale der Telefunkenstation des Eiffelturms **37.** 687.
Italien. Ein neues drahtloses Telephonsystem (Entlader von Professor Moretti und hydraulisches Mikrophon von Professor Vanni) **85.** 540, **84.** 263.
Norwegen. Verbreitung der Funkentelegraphie in Norwegen **16.** Jahrg. VIII 138, **30.** 930. 960. 1112, **85.** 450. 469. 493, **53.** 319, **39.** Bd. VI 104, **70.** 986.
Österreich. Gesetzentwurf zur Erhöhung der Sicherheit auf Seeschiffen, obligatorische Ausrüstung der Seehandelsschiffe mit Funkspruchstationen **69.** Jahrg. XIV 871, **30.** 030.
— Drahtlose Telegraphie und Telephonie in der Armee **85.** 524.
Portugal. Bau von Funkenstationen durch die Marconi-Gesellschaft **30.** 960, **75.** Jahrg. 1912/13 328.
Rußland. Bau von Telegraphenfunkenstationen, gesetzliche Regelung der Verwertung der Funkentelegraphie **30.** 930, **25.** 402, **56.** II. Hälfte 218.
Schweden. Deutsches Telefunkensystem **88.** 1376.
Schweiz. Errichtung einer Funkenstation auf dem Säntis, Überbrückung der Alpen durch drahtlose Telegraphie **30.** 1112, **22.** 1406.
Spanien. Obligatorische Ausrüstung der Handelsschiffe mit Apparaten für drahtlose Telegraphie **30.** 875.
— Die Militär-Funkenstation in Madrid **25.** 393, **85.** 423.
Afrika. Fortschritte der drahtlosen Telegraphie im Belgisch-Kongogebiet **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1912 S. 506, **25.** 472, **30.** 1142, **22.** 1569.
— Funkentelegraphenstation in Sta. Isabel auf Fernando Po **85.** 394.
— Kamerun. Telefunkenstation in Duala **21.** 715.
— Deutsch Ostafrika. Ausbau des Funkentelegraphennetzes **39.** Bd. VI 201.
— Togo. Telefunkenstation in Kamina bei Atakpame **21.** 699.
Amerika. Drahtlose Verbindung quer durch Südamerika zwischen Lima und Para, hergestellt von der Deutschen Telefunken-Gesellschaft **30.** 903, **16.** Jahrg. VIII 152, **84.** 223, **39.** Bd. VI 199, **60.** Jahrg. XXIII 831.
— Argentinien. Verstaatlichung des Funkentelegraphendienstes **30.** 990, **84.** 224.
— Bolivien. Errichtung zweier Großstationen in La Paz und Puerto Suarez **30.** 1170.
— Brasilien. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **30.** 1170.
— Peru. Herstellung funkentelegraphischer Verbindungen durch die Deutsche Telefunkengesellschaft **85.** 447, **30.** 990.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Ausrüstung der Fischerboote mit Empfangstationen für drahtlose Telegraphie **39.** Bd. VI 195.
— — Obligatorische Ausrüstung der Seeschiffe mit drahtlosen Telegraphenstationen **25.** 386. 432, **85.** 393, **30.** 930, **43.** 216.
— — Errichtung einer Telefunken-Großstation auf Long Island **30.** 1169.
— — Das Poulsen-System **30.** 903. 1169, **70.** 775, **75.** Jahrg. 1912/13 279.
Asien. Ceylon. Errichtung einer Großstation für Funkentelegrapie in Colombo **30.** 875, **26.** Handelsberichte S. 601.
— China. Die Funkenstation in Tsingtau **53.** 338.
— Französisch-Indochina. Errichtung von Funkentelegraphenstationen **30.** 875.
Australien. Errichtung von Küstenstationen in den Südseegebieten (in den deutschen Kolonien) und auf dem Festlande **84.** 176, **22.** 1192, **54.** II. Hälfte 124, **30.** 990. 1170, **57.** 336.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 5. BERLIN, MÄRZ. **1913.**

Die Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1913 im Reichstage.

Bei der ersten Lesung des Reichshaushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1913 überwies der Reichstag vom Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Kap. 1. (Einnahme) und Kap. 85 Titel 3, 4, 17, 18, 20 bis 25, 32, 34, 35, 37, 38a, b, e, 50 bis 52, 55, 56 und 63 der fortdauernden Ausgaben sowie die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und die Ausgaben des außerordentlichen Etats an die Kommission für den Reichshaushalts-Etat. Nachträglich wurde der Kommission auf ihren Wunsch noch Titel 38f der fortdauernden Ausgaben (Zuschuß zu den Krankenkassen für die nicht krankenversicherungspflichtigen Post- und Telegraphenunterbeamten) überwiesen. Die Kommissions-Beratungen begannen am 23. Januar mit der Besprechung der Etatstitel der fortdauernden Ausgaben; sie wurden am 24., 28. und 29. Januar fortgeführt und am 30. Januar beendet. In der Kommission wurden hauptsächlich folgende Punkte erörtert:

- Beförderungsverhältnisse der höheren Beamten;
- zweimalige Wiederholung der Post- und Telegraphensekretärprüfung;
- Besoldungs- und Anstellungsverhältnisse der Assistenten und Ober-Assistenten;
- Besoldungsverhältnisse der Postschaffner und Postboten;
- Verteilung der Dienstgeschäfte der mittleren Beamten, der Unterbeamten und der weiblichen Kräfte;
- Gewährung der Ostmarkenzulage;
- Einführung von Kinderzulagen;
- Herstellung deutscher Kabel- und Funkentelegraphen-Verbindungen nach den deutschen Schutzgebieten;
- Vervollkommnung der Funkentelegraphie;
- Beschleunigung in der Tilgung der Anleihen für Fernsprechzwecke;
- Satzungen der Krankenkassen für die nicht krankenversicherungspflichtigen Post- und Telegraphenunterbeamten.

Die Kommission beschloß die Bewilligung pensionsfähiger Zulagen von je 300 Mark

für das älteste Drittel der Bureaubeamten II. Klasse beim Telegraphen-Versuchsamte, bei der Telegraphen-Apparatwerkstatt und bei der

General-Postkasse, der Lagerverwalter bei der Telegraphen-Apparatwerkstatt, ferner der Bureaubeamten II. Klasse bei den Ober-Postdirektionen, der Ober-Assistenten und Assistenten und der Vorsteher der Postämter III. Klasse,

pensionsfähiger Zulagen von je 100 Mark für alle Unterbeamten der Schaffnerklasse.

Dementsprechend wurden die Etatsansätze bei Titel 4, 18, 22 und 23 sowie bei Titel 5, 19 und 25 erhöht.

Ferner wurden von der Kommission 1200 weitere neue Stellen für Assistenten eingestellt und dementsprechend die Mittel bei Titel 22 und 27 erhöht, bei Titel 32 herabgesetzt. Zur Erhöhung der Tagegelder der Postboten wurde der Etatsansatz bei Titel 34 ebenfalls erhöht. Außerdem setzte die Kommission bei Titel 38 (außerordentliche Vergütungen für mittlere Beamte) 10 000 Mark und bei Titel 38a (Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte) 27 200 Mark zu; gestrichen wurde dagegen Titel 38e (Ostmarkenzulage). Die übrigen Titel der fortdauernden Ausgaben, die Einnahme-Titel, die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und Kap. 4 des außerordentlichen Etats blieben unverändert.

Auf die in der Kommission gestellten Anträge wurden folgende Resolutionen angenommen:

»Der Reichstag wolle beschließen,

a) Zu Kap. 85 Titel 4, 18 und 21 der fortdauernden Ausgaben: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, durch stärkere Vermehrung der höheren Stellen, besonders der Endstellen, durch Festsetzung des Besoldungsdienstalters beim Einrücken in die höhere Besoldungsklasse in sinngemäßer Anwendung der für die Direktoren und Vizedirektoren bereits geltenden günstigeren Bestimmungen der Gehaltsvorschriften oder durch Bewilligung von Zulagen an diejenigen höheren Beamten, welche in einer Durchgangstelle länger als drei Jahre auf demselben Gehaltsatz verbleiben, Maßregeln zu treffen, um die durch die verschlechterten Beförderungsverhältnisse für die höheren Post- und Telegraphenbeamten gegenüber den Absichten der Besoldungsordnung von 1909 eingetretenen Nachteile zu beseitigen;

b) Zu Kap. 85 Titel 21 der fortdauernden Ausgaben: den Herrn Reichskanzler erneut zu ersuchen, zu veranlassen, daß die Post- und Telegraphensekretärprüfung mit Genehmigung des Reichs-Postamts zum zweiten Male wiederholt werden kann;

c) Zu Kap. 85 Titel 22 und 25 der fortdauernden Ausgaben: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, noch in dieser Session vor der dritten Lesung des Etats einen Gesetzentwurf zum Besoldungsgesetz vorzulegen, durch welchen für die Postassistenten und Postunterbeamten jene Gehaltssätze (1800 bis 3600 Mark resp. 1200 bis 1800 Mark) eingefügt werden, welche der Reichstag im Jahre 1909 in zweiter Lesung beschlossen hat;

d) Zu Kap. 85 Titel 38e der fortdauernden Ausgaben: die verbündeten Regierungen zu ersuchen, Kinderzulagen für die Reichsbeamten einzuführen;

e) den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, zu veranlassen, daß den Beamten der Assistentenklasse in weiterem Maße als bisher das Aufrücken in Beförderungstellen ermöglicht und durch Vermehrung der Stellen für gehobene Unterbeamte und zweckentsprechenden Ausbau dieser Laufbahn den Unterbeamten eine bessere Beförderungsmöglichkeit verschafft wird.

Die zweite Lesung des Postetats im Reichstage wurde am 13. Februar begonnen, und zwar mit der allgemeinen Aussprache zum Titel »Gehalt des Staatssekretärs«. Der Abgeordnete Ebert (Sd.) erging sich in Ausführungen, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung trotz günstiger Finanzergebnisse den Forderungen des Verkehrs nicht genügend Rechnung trage und dem Verlangen des Reichstags nach Besserstellung des Personals nicht nachkomme. Er sprach dann über Wünsche zum nächsten Weltpostkongreß und zum Entwurfe für das Postscheckgesetz, über die Auslegung von Bestimmungen der Postordnung hinsichtlich der Geschäftspapiere und weiter über die Besoldungen der Unterbeamten, wobei er die Frage aufwarf, ob die im Etat vorgesehenen 4 000 neuen Schaffnerstellen zur Besserung der Anstellungsverhältnisse genügten. Er befürwortete die Einführung von Kinderzulagen und forderte die Gewährung der von der Kommission beschlossenen Gehaltszulagen.

Der Staatssekretär des Reichsschatzamts erklärte darauf: »Auf die zahlreichen Vorwürfe, Wünsche und Anregungen, die der Herr Vorredner in bezug auf die Postverwaltung vorgebracht hat, einzugehen, ist nicht meine Aufgabe. Der Herr Vorredner hat aber auch einige Fragen gestreift, welche das Etatsrecht und die Beamtengesetzgebung betreffen, und in dieser Beziehung kann ich eine Erwiderung nicht unterlassen.

Er hat gemeint, daß die Zulagen, wie sie von der Kommission beschlossen seien, ohne weiteres durch den Etat eingeführt werden könnten. Ich stehe in dieser Hinsicht nicht auf seinem Standpunkt. Es handelt sich hier nicht um Zulagen in dem üblichen Sinne des Wortes, sondern um eine Gehaltsaufbesserung sehr umfassender Art, und es würde eine solche Maßnahme nur im Wege einer Änderung des Besoldungsgesetzes getroffen werden können. Das erscheint zunächst rein formaler Natur, ist aber für die Sache doch auch von großer Bedeutung.

Allgemein habe ich gegenüber den Beschlüssen, die die Budgetkommission in der Sitzung vom 24. Januar 1913 bei der Beratung des Postetats gefaßt hat, in staatsrechtlicher Beziehung zu bemerken, daß die verbündeten Regierungen bisher stets an dem Grundsatze festgehalten haben, daß der Reichstag nicht einseitig neue Positionen in den Etat einstellen oder Etatspositionen erhöhen kann. Es ist darüber in diesem Hause schon oft gesprochen worden. Ich möchte insbesondere auf die Verhandlung in der Reichstagssitzung vom 14. Februar 1902 verweisen, in der der damalige Herr Staatssekretär des Reichsschatzamts die Stellung der Regierung des näheren dargelegt hat.

Der Reichstag hat bisher stets diesem Grundsatze dadurch Rechnung getragen, daß er derartige Anregungen im Wege der Resolution eingebracht hat, so daß auf dieser Grundlage dann zwischen der zweiten und dritten Lesung eine Einigung zwischen dem Reichstag und den verbündeten Regierungen erfolgen konnte. Diese staatsrechtliche Seite der Sache muß hier entschieden betont werden; von einer weiteren Erörterung glaube ich für den Augenblick absehen zu können. Ich habe den Herren bereits in der Kommission die Mitteilung gemacht, daß innerhalb der Ressorts in eine sachliche Prüfung der hier in Rede stehenden Fragen eingetreten ist. Auf diese Mitteilung kann ich mich hier lediglich beziehen. Näheres läßt sich auch heute noch nicht sagen; es muß dies vorbehalten bleiben, bis die verbündeten Regierungen dazu Stellung genommen haben, was bis heute nicht der Fall ist.«

Der Abgeordnete Dr. Hegenscheidt (Rp.) empfahl zur Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der mittleren Beamten und der Unterbeamten die Ermöglichung eines allgemeinen Aufstiegs von unten nach oben. Die Schwierigkeiten der Personalverhältnisse seien Folgen der Fehler in der Stephanschen Organisation. Zur Milderung der ungünstigen Beförderungsaussichten

der jetzigen höheren Beamten wären neue Stellen zu schaffen, die später zum großen Teil den mittleren Beamten zufallen müßten. Der Redner wies weiter darauf hin, wie sehr im wirtschaftlichen Interesse der Beamten die Streichung der Ostmarkenzulage zu beklagen wäre, wandte sich dann den Beschlüssen der Kommission über die Zulagen und Gehaltsaufbesserungen und über die Wiederholung der Sekretärprüfung zu und trat schließlich ebenfalls für die Gewährung von Kinderzulagen ein.

Der Abgeordnete Windeck (Lothr.) verlangte die Gleichstellung der Post- und Telegraphen-Beamten und Unterbeamten in Elsaß-Lothringen mit den Beamten der Reichseisenbahnen in bezug auf die Gewährung nicht pensionsfähiger Zulagen.

Der Abgeordnete Dr. Werner (Gießen) (W. V.) besprach nach einem kurzen Hinweis auf die durch den Diensteid gegebene Stellung der Beamtenschaft zur Sozialdemokratie die Beförderungsverhältnisse der höheren Beamten. Er gab ebenfalls dem Bedauern über die Streichung der Ostmarkenzulage Ausdruck und führte dann aus, daß in der fortschreitenden Anstellung von Frauen ein sehr bedenklicher Wettbewerb mit den Assistenten und namentlich eine unerwünschte Behinderung für die Unterbringung versorgungsberechtigter Militärpersonen zu erblicken sei; unliebsame Zustände würden sich ergeben, wenn Männer eine Frau als Vorgesetzte im Dienste zu betrachten hätten. Sodann brachte der Redner eine Reihe von Einzelwünschen (Vermehrung der Beförderungstellen für Assistenten und Unterbeamte, Einführung neuer Titel, Uniform für Telegraphenmechaniker, Besserstellung der Postboten und der Postillione der Privatposthaltereien, Anrechnung der Arbeiterdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter) zur Sprache. Er drückte weiterhin sein Befremden darüber aus, daß auf den Schreibpulten der Postanstalten die vom Publikum zu benutzenden Löschblätter mit Warenhausanzeigen bedeckt seien.

Am zweiten Beratungstage nahm zunächst der Abgeordnete Nacken (Z.) das Wort. Er zollte der Verwaltung, die bestrebt gewesen sei, dem immer mehr gesteigerten Verkehr und den neuzeitlichen Anforderungen nach Möglichkeit zu entsprechen, sowie der aufopfernden Tätigkeit aller Post- und Telegraphenbeamten volle Anerkennung. Er wies auf die in letzter Zeit eingeführten betriebstechnischen Verbesserungen hin und erbat Auskunft über die Entwicklung des Brieftelegrammverkehrs und der Barfrankierung. Als weitere Verbesserungen brachte er in Vorschlag das gebührenfreie Zusprechen der Telegramme am Bestimmungsorte durch Fernsprecher, die Einführung von Glückwunschtelegrammen auf besonderen Formularen und von Postkreditbriefen, die Aufstellung von Briefmarkenautomaten bei kleineren und mittleren Postämtern und die Änderung der Fernsprechgebühren zum Ausgleich für das platte Land. Im Ortsverkehr müßten die Fernsprechgebühren ebenso wie im Fernverkehr zurückgezahlt werden, wenn das Gespräch nicht zustande komme. Im Interesse der Rentabilität der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sei ferner die schon früher vorgeschlagene Einführung von Gebühren für postlagernde Sendungen und für postlagernde Briefe mit Chiffreadressen sowie die vermehrte Ausnutzung der postalischen Einrichtungen zu Reklamezwecken am Platze.

Der Redner führte ferner an, daß die Fernsprechverbindungen zwischen Berlin und einigen größeren Städten des Reichs, namentlich nach Cöln und darüber hinaus, nicht ausreichend schienen, und äußerte Bedenken über die Verwendbarkeit unterirdischer Fernsprechleitungen, über den automatischen Betrieb bei Fernsprechämtern und über die Benutzung öffentlicher Sprechstellen in gesundheitlicher Beziehung. Er führte weiter Klage darüber, daß die Lieferung der Telegraphen- und Fernsprechapparate in den Händen einiger großen Berliner Firmen liege, daß die Postverwaltung durch Übernahme

der Einrichtung von Fernsprech-Nebenstellen die Privatindustrie benachteilige, daß die Bedingungen für die Lieferung von Dienstkleidern den gewerblichen Mittelstand von der Mitbewerbung ausschlössen, und daß in einzelnen Beamtenkonsumvereinen auch Luxusgenußmittel vertrieben würden. Bezüglich der Beamtenfragen erörterte er eingehend die sämtlichen Anträge und Resolutionen der Kommission, sprach sich nachdrücklich für deren Annahme aus und führte für die Zulässigkeit der Erhöhung der Etatsansätze durch die Kommissionsbeschlüsse einen Fall an, in dem in ähnlicher Weise beim Etat des Reichsamts des Innern eine Zulage für einen Direktor im Reichsversicherungsamt ohne Widerspruch der Regierung bewilligt worden sei. Im weiteren trug der Redner Wünsche der Telegraphenarbeiter wegen Anrechnung der Arbeiterjahre auf das Unterbeamten-Dienstalter und wegen Vergütung für Außenarbeit sowie Wünsche der Postagenten wegen Gewährung von Sommerurlaub und Vertretung in Krankheitsfällen vor, beleuchtete einige Einrichtungen der neuen Unterbeamten-Krankenkassen und kam zum Schlusse auf die schon in der Kommission gegebene Anregung wegen Einrichtung eines eigenen Telegraphendienstes mit billigen Gebührensätzen für die Kolonien zu sprechen.

Der Staatssekretär des Reichsschatzamts erklärte:

»Der Herr Vorredner hat geglaubt, mir insofern einen Widerspruch nachweisen zu können, als ich der Einstellung einer Zulage für den Direktor im Reichsversicherungsamt zugestimmt hätte, dagegen von den Zulagen, wie sie jetzt vom Reichstage gewünscht werden, behauptet hätte, sie könnten nur im Wege eines Spezialgesetzes durchgeführt werden. Dieser Widerspruch besteht tatsächlich nicht. Ich habe gestern gesagt, daß es sich bei den Wünschen der Kommission nicht um die Zulagen im üblichen Sinne des Wortes handle. Hierbei hatte ich die bestehende Übung im Auge, die auf Beschlüsse des Reichstags aus dem Jahre 1909 zurückgeht. Ich darf hierfür auf die Anlage 2 zu der Drucksache 1615 vom Jahre 1909 Bezug nehmen. Da finden Sie alle diejenigen Zulagen aufgezählt, welche im Sinne des § 3 des Besoldungsgesetzes als solche behandelt werden sollen, unter anderem auch unter Ziffer 4 die Funktionszulage an solche Beamten usw., die durch die Art ihrer Beschäftigung aus den Reihen der gleichstehenden Beamten herausgehoben sind. Diese Voraussetzung kann allenfalls als zutreffend angenommen werden bei dem zweiten Direktor des Reichsversicherungsamts. Ähnliche Forderungen bilden auch gar kein Novum. Auch in dem Etatsentwurf für 1913 sind von den Regierungen derartige Zulagen beantragt worden, die allerdings von der Budgetkommission des Reichstags nicht bewilligt sind, wenigstens bisher noch nicht.

(Zuruf des Abgeordneten Erzberger: Es wird auch nichts werden! — Heiterkeit.)

— Nun, jedenfalls also bisher noch nicht bewilligt. — Die Anforderung durch die Regierung beweist aber doch, daß Zulagen an einzelne Beamte, die sich in einer herausgehobenen Stellung befinden, nach unserer Auffassung durch den Etat ausgesprochen werden können.

Ganz anders liegt es bei denjenigen Aufbesserungen von Bezügen, die sich als allgemeine Gehaltserhöhungen darstellen. Diese sollen zweifellos nach der früher offen ausgesprochenen Meinung des Reichstags wie der Regierungen nur durch eine Änderung der Besoldungsordnung eingeführt werden können.

Zwischen den beiden Arten von Zulagen, von denen der Herr Vorredner gesprochen hat, besteht also eine derartige grundsätzliche Verschiedenheit, daß es voll berechtigt war, wenn sie vom Regierungstisch aus eine verschiedene Behandlung erfahren haben.«

Hierauf ergriff der Staatssekretär des Reichs-Postamts das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Meine Herren, ich möchte Veranlassung nehmen, einige der Anfragen und Wünsche über technische Fragen zu beantworten, die heute und gestern von den Herren Rednern gestellt worden sind.

Der Herr Abgeordnete Nacken hat den Wunsch ausgesprochen, darüber unterrichtet zu werden, welche Entwicklung das Brieftelegrammwesen genommen hat. Ich möchte darauf erwidern, daß in dem ersten Jahre 129 000 Brieftelegramme aufgeliefert worden sind, die aus 6 Millionen Wörtern bestanden haben, also für das erste Jahr jedenfalls eine ganz erfreuliche Entwicklung.

Der Herr Abgeordnete Nacken hat dann ferner den Wunsch ausgesprochen, die Reichs-Postverwaltung möchte sich mit der Einführung von Postkreditbriefen befassen. Ich kann ihm darauf erwidern, daß wir seit Anfang vorigen Jahres damit beschäftigt sind, die Frage zu erwägen, und daß die Sache so weit vorgeschritten ist, daß wir vielleicht schon in diesem Jahre zu einem Abschlusse kommen und in Gemeinsamkeit mit den süddeutschen Postverwaltungen den Postkreditbrief einführen, weil es ganz richtig ist, wie der Herr Vorredner anführte, daß in vieler Beziehung der Wunsch rege ist, einen Postkreditbrief zu besitzen, um Gelegenheit zu haben, bei den überall verbreiteten Postanstalten die Bedürfnisse zur Beschaffung von Geld auf der Reise leicht zu befriedigen.

Der Herr Vorredner hat auch den Wunsch ausgesprochen, wir möchten mit der Aufstellung von Automaten nicht so sparsam vorgehen und auch bei kleinen Postämtern Automaten aufstellen. Das geschieht. Wir machen in dieser Beziehung keinen Unterschied zwischen großen und kleinen Ämtern. Wo das Bedürfnis hervortritt, stellen wir Automaten auf. Ich möchte den Herren einige Zahlen anführen. Im Jahre 1910 hatten wir 567 Automaten aufgestellt, 1911 war die Zahl auf 874 angewachsen, 1912 auf 1050. Die Herren sehen also, daß wir nach dieser Richtung weiter vorgehen. Im Jahre 1911 — das wird die Herren auch interessieren — war der Erlös durch die Automaten 5 Millionen Mark; die Zahl der durch die Automaten verausgabten Freimarken belief sich auf $81^1/_2$ Millionen Stück.

Auf die Anfrage über die Barfrankierung kann ich dem Herrn Vorredner erwidern, daß wir derartige Maschinen hier in Berlin an drei Stellen, in Frankfurt (Main) und in Mannheim aufgestellt haben. Es sind Maschinen, die gleichzeitig die Sendungen mit Marken bekleben und stempeln. Die Zahl der durch die Maschinen behandelten Sendungen beläuft sich jetzt auf täglich 114 000 Stück. Es wird also ziemlich reichlich Gebrauch davon gemacht. Die Herstellung einer zweckmäßigen Maschine hat nun dazu geführt, daß sich auch andere Fabriken mit der Anfertigung solcher Maschinen beschäftigen. Wir hoffen, die Einrichtung bald auf weitere Postämter ausdehnen zu können.

Der Herr Vorredner hat dann den Wunsch ausgesprochen, das flache Land stärker mit Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen zu versehen. Wie den Herren bekannt ist, vermehren wir in jedem Jahre die Zahl der Anstalten auf dem flachen Lande und verwenden darauf eine halbe bis dreiviertel Million Mark. Die Zahl der Anstalten, die im nächsten Jahre eingerichtet werden, beläuft sich auf ungefähr 800.

Wenn dann der Wunsch ausgesprochen worden ist, wir möchten doch für den Fernsprechverkehr am Orte die Gebühren auch zurückzahlen, wenn der Betreffende den Angerufenen nicht gesprochen hat, so will ich dem Herrn Vorredner erwidern, daß das nicht gut geht. Bei den Verbindungen nach außen hin handelt es sich immer um größere Beträge, und da wirken zwei Poststellen mit, so daß man sicher ist, ob ein Gespräch nicht stattgefunden hat. Wenn wir bei dem immensen Verkehr in den Orts-

netzen kontrollieren wollten, ob der Betreffende, der den Anschluß erbeten hat, nun auch wirklich mit dem gewünschten Teilnehmer gesprochen hat, so würde das viel mehr Arbeit machen, als die Sache überhaupt wert ist. Wir könnten es nicht kontrollieren, und wir würden häufig in Konflikt kommen.

Wenn dann gesagt worden ist, daß die Reichs-Postverwaltung gewissermaßen nicht vorschauend genug für die Herstellung von Verbindungsleitungen von Berlin nach dem Westen sorge, so hat der Herr Vorredner eigentlich gegen seinen eigenen Antrag gesprochen; denn zuerst hat er gesagt: ihr müßt mehr Verbindungen herstellen, dann hat er gesagt: ihr dürft solche Leitungen nach Cöln nicht unterirdisch bauen, ehe ihr nicht große Versuche gemacht habt. Wir tun dies ja gerade. Wir haben ja gerade das Geld von Ihnen erbeten, um mehr unterirdische Verbindungen herzustellen; oberirdische sind nicht mehr durchzubringen, sie sind auch zu teuer. Sie dürfen nicht vergessen, meine Herren, jede oberirdische Leitung nach Cöln kostet über 300 000 Mark. Das ist immerhin eine ansehnliche Summe, und man kann nicht verlangen, daß jeder einzelne schnell abgefertigt wird. Da müssen wir so viel Geld ausgeben, wie Sie mir nicht bewilligen würden. Das ist unausführbar, und wir gehen deshalb so vor und glauben: das entspricht auch den Verhältnissen, daß wir unterirdische Kabel legen. In einem solchen Kabel sind gleich 50 Leitungen, und wir brauchen dann nicht wieder alle paar Jahre neue Linien zu bauen. Jedenfalls möchte ich dem entgegentreten, als wenn wir leichtsinnig hier Geld ausgeben. Es ist ein ganz neues System, und ich habe bereits früher im Reichstage gesagt, daß wir Versuche machen, auf so große Entfernungen den Fernsprechdienst mit unterirdischen Kabeln zu versehen.

Dann hat der Herr Vorredner gewünscht, wir möchten das Reklamewesen weiter ausnutzen. Gestern klang es von anderer Seite ganz anders. Da wurde der Vorwurf erhoben, daß, wenn man in ein Postamt kommt, man auf den Löschblättern Reklame von Warenhäusern findet. Ich möchte dem Herrn Vorredner sagen: die Ansichten hierüber sind sehr verschieden. Ich habe mich von meinen Herren verleiten lassen, einmal einen Versuch zu machen, mich auf diese Reklame einzulassen und Telephonverzeichnis und Löschblätter dazu herzugeben. Gute Erfahrungen habe ich nicht gemacht. Ich bekomme von allen Seiten Prügel dafür,

(Heiterkeit)

und zwar aus folgenden Gründen. Der eine sagt: wie könnt ihr in das Fernsprechverzeichnis auf derselben Seite, auf der ich stehe, eine Reklame von Konkurrenten aufnehmen?

(Heiterkeit.)

Ein anderer sagt: ich will von Warenhäusern nichts wissen; wie könnt ihr nun auf einem Löschblatt in der Post mich mit dem Anblick solch einer Warenhausreklame ärgern?

(Große Heiterkeit.)

Ich muß sagen, die Herren haben alle recht. Die Reklame gehört eigentlich nicht in öffentliche Gebäude hinein, und wenn ich in ein solches Gebäude komme, will ich nicht dadurch geärgert werden, daß mir dieser oder jener seine Reklame dicht vor die Augen führt. Ich erkläre ganz offen, daß ich den Wunsch des Herrn Vorredners nicht erfüllen werde. Jedenfalls gehe ich nicht weiter, als ich mich bereits durch Verträge und Zusagen festgelegt habe.

Dann hat der Herr Vorredner gesagt, in Amerika sei man dazu übergegangen, die automatischen Ämter einzuziehen. Die Nachricht ist richtig. Aber die Tatsache hängt nicht damit zusammen, daß die automatischen Ämter sich nicht als brauchbar erwiesen haben, sondern sie ist durch die eigentümlichen Verhältnisse in der Union bedingt. Dort ist über das ganze Land die große Bellgesellschaft verbreitet. Sie hat nun einzelne

kleinere Konkurrenzgesellschaften aufgekauft, deren automatische Ämter aufgehoben und ihr eigenes System eingeführt. Sonst kann ich den Herren berichten, daß wir mit den automatischen Ämtern, die wir z. B. in Hildesheim und Altenburg eingeführt haben, recht gute Erfahrungen gemacht haben, und daß wir auch der Meinung sind, daß dem automatischen System die Zukunft gehört. Über die Erfahrungen in München kann ich den Herren nichts berichten. Ich weiß nicht, welche Erfahrungen die bayerische Verwaltung gemacht hat. Wir haben auch halbautomatische Ämter eingerichtet. Das liegt aber nicht daran, daß wir die automatischen Ämter nicht für gut halten, sondern wir sind dazu gezwungen worden, weil es sich dabei um Ämter handelt, deren Betrieb eine so umfassende Umänderung, wie sie die Einführung des vollautomatischen Systems bedingt, nicht vertragen würde. Soviel ich weiß, ist auch in den genannten Orten das Publikum ganz zufrieden. Die Einrichtung ist eine vorläufige. Wenn man eine Berechnung anstellt, was der einzelne Anschluß kostet, so ergeben sich etwas höhere Anlagekosten. Die Zahlen werden sich ungefähr so stellen, daß der Anschluß bei den automatischen Ämtern ungefähr 125 Mark und bei dem gewöhnlichen System 90 Mark kostet. Die höheren Kosten der Einrichtung werden aber dadurch aufgewogen, daß die Kosten für die Bedienung zum größten Teil fortfallen, und daß man den weiteren Vorteil hat, daß jeder Fehler, den der Abonnent macht, und für den er jetzt immer das Personal verantwortlich macht, auf ihn zurückfällt. Das ist, wie mir die Herren zugeben werden, auch kein gering zu veranschlagender Vorteil.

Dann hat der Herr Vorredner gefragt, ob wir auch dafür sorgen, daß man sich bei Benutzung der öffentlichen Fernsprechstellen nicht irgendeine Krankheit zuzieht. Ich kann ihm darauf erwidern, daß diese Apparate täglich gereinigt werden. Im übrigen glaube ich, daß seine Besorgnisse zu weit gehen. Vor einiger Zeit hat die englische Post- und Telegraphenverwaltung sorgfältige Ermittlungen und eine ärztliche Enquete veranstaltet. Das Ergebnis ging dahin, daß keine Gefahr für die Benutzer vorhanden sei.

Der Herr Vorredner ist dann wieder auf einen Gegenstand zurückgekommen, der auch im vorigen und vorvorigen Jahre hier erörtert worden ist. Es handelt sich um die Bestrebungen der Privatgesellschaften, die Nebenanschlüsse für das Publikum einrichten. Von diesen Gesellschaften wird die Sache immer so dargestellt, daß die Post- und Telegraphenverwaltung ihnen Konkurrenz mache. Die Verhältnisse liegen hier sehr klar. Bei Erlaß der Fernsprechgebühren-Ordnung sagte man sich: die Hauptanschlüsse richtet die Verwaltung ein; das folgt eben aus ihrem Regal. Nebenanschlüsse werden dagegen zum Teil von der Verwaltung hergestellt, zum Teil ist ihre Herstellung den Gesellschaften freigegeben worden. Die Reichs-Postverwaltung ist damit viel weiter gegangen als die beiden süddeutschen Verwaltungen, und schon daraus geht hervor, daß wir nicht das Bestreben haben, etwa die Privatgesellschaften zu schädigen. Während die Königlich Bayerische und die Königlich Württembergische Telegraphenverwaltung keiner Privatgesellschaft gestattet haben, Nebenanschlüsse herzustellen, hat die Reichs-Telegraphenverwaltung dies gestattet, und die Gesellschaften haben in reichem Maße davon Gebrauch gemacht.

Die Gesellschaften haben nun darüber geklagt, daß die Nebenanschlüsse mit Reihenapparaten von der Telegraphenverwaltung zu billig hergestellt würden. Das ist endlich einmal auch eine Genugtuung für mich, wenn gesagt wird, daß wir zu billig seien. Die Gesellschaften machen uns aber einen Vorwurf daraus und verlangen, daß wir teurer werden, sie könnten sonst nicht bestehen. Ich habe damals schon erklärt, daß die Verwaltung damit beschäftigt sei, die Frage zu prüfen, ob diese Apparate für den Preis, den

wir vorläufig forderten, in Wirklichkeit geliefert werden könnten. Wir haben gleich von Anfang an den Abonnenten gesagt: ihr habt zunächst 25 Mark jährlich für den Apparat zu zahlen, ihr müßt euch aber damit einverstanden erklären, daß dieser Preis erhöht wird, wenn wir glauben, damit nicht auskommen zu können. Bei den Berechnungen, die darüber angestellt worden sind, hat sich nun ergeben, daß sich eine andere Festsetzung der Preise empfiehlt. Ich habe vorgestern einen Erlaß unterschrieben, wonach die Vergütung erhöht wird. Die Gesellschaften sind aber mit dieser Erhöhung noch nicht zufrieden, sondern haben eine weitere Erhöhung gewünscht. Ich habe mich mit den Vertretern der Gesellschaften, die bei mir eine Audienz erbeten hatten, darüber unterhalten und habe ihnen gesagt: weiter kann ich natürlich nicht gehen, als daß ich das erhebe, was notwendig ist, um dabei zu bestehen und vielleicht noch etwas zu verdienen; aber ich kann nicht so weit gehen, die Preise zu erheben, die ihr fordert; das bin ich der Allgemeinheit schuldig. Ich kann also nicht zugeben, daß die Verwaltung irgendwie gegen die Gesellschaften eingenommen sei oder sie schlecht behandelt und schikaniert habe.

In der Kommission ist der Postverwaltung vorgeworfen worden, daß sie zu wenig Apparate in der Provinz anfertigen lasse. Bei dem großen Bedarf an Apparaten ist es natürlich, daß die großen Summen, die wir dafür auszugeben haben, auch die Aufmerksamkeit des Rechnungshofs auf sich gezogen haben. Um uns nun ein richtiges Bild von dem Werte der Apparate zu machen, haben wir unserer Apparatwerkstatt, also einer Anstalt, die wohl in der Lage ist, den Wert solcher Apparate zu berechnen, aufgegeben, uns ein genaues Exempel aufzumachen, welche Preise für solche Apparate angemessen seien. Wir überlassen es nun den Fabriken, uns eine Berechnung ihrer Kosten zu geben; die prüfen wir, und danach übertragen wir die Lieferung der Apparate. Nun ist es richtig, daß gegenwärtig die Hauptzahl der Lieferer in Berlin ist.

(Hört! hört! im Zentrum.)

— Jawohl! ich werde Ihnen den Grund dafür auch gleich angeben. Es haben sich auch Außenstehende zur Lieferung von Apparaten gemeldet, und wunderbarerweise ist einer von den Lieferanten, der früher in der Provinz wohnte, nach Berlin gezogen.

(Zuruf im Zentrum: Warum denn?)

Das soll nun belastend für uns sein. Man wirft uns vor, daß wir so rigorose Menschen seien und die Leute zwängen, in den großen Wasserkopf zu ziehen und hier ihre Fabrik einzurichten. Das ist aber nicht der Fall. Wir haben auch Lieferanten in Bremerhaven, Frankfurt und Furtwangen gehabt. Diese haben aber bald erklärt, daß sie zu so billigen Preisen wie die Berliner Firmen nicht weiter liefern könnten. Von einer Verschleuderung von Reichsmitteln ist also keine Rede.

Was nun die Fabrik anbetrifft, die nach Berlin übergesiedelt ist, so war zufällig zu der Zeit, als die Sache in der Budgetkommission zur Sprache kam, ein Vertreter dieser Fabrik hier, und er hat mir den Grund der Übersiedelung auch in einem Schreiben mitgeteilt. Ich werde Ihnen die maßgebenden Sätze daraus verlesen:

> Gegen unseren Ort......

— ich nenne den Ort nicht —

> sprach die außerordentlich ungünstige Arbeiterfrage. Da uns verwandte Industrien hier nicht existieren, sind wir im Falle eines Streiks und des damit verbundenen Verlustes eines Teiles der Belegschaft auch nach Wiederherstellung geordneter Verhältnisse nicht in der Lage, in absehbarer Zeit wieder geeignete Hilfskräfte heranzuziehen, und selbst in ruhigsten Zeiten war es uns niemals möglich gewesen, erstklassige Spezialarbeiter in genügender Anzahl bei uns zu finden.

Wir sehen hier eine Erscheinung, die wir im Wirtschaftsleben häufiger finden, daß sich nämlich gewisse Industrien an einem Orte zusammenfinden und infolgedessen dort die geeignetsten Arbeiter sind. Und weil die geeignetsten Arbeiter dort sind und der Zusammenfluß der ganzen Lieferungen dort stattfindet, können diese Fabriken auch am billigsten liefern. Also ein ganz normaler Gang! Jedenfalls haben wir nicht irgendwie dahin gewirkt, daß auswärtige Fabriken nach Berlin verziehen.

Der Herr Vorredner hat dann im weiteren sich mit den Spar- und Vorschußvereinen und den Konsumgeschäften beschäftigt, und das ist eine ganz verdienstvolle Beschäftigung. Wir haben das auch schon seit Jahren und seit Jahrzehnten getan und stehen mit ihm auf demselben Standpunkte, daß man Konsumgeschäfte nur einrichten sollte, wo es wirklich eine Notwendigkeit ist, und jedenfalls Luxusartikel dort nicht einführen sollte. Da möchte ich ihm zur Beruhigung eine Verfügung vorlesen, die vom Reichs-Postamt unter dem 10. September 1896 schon erlassen worden ist. Es ist dort bestimmt:

> Der Geschäftskreis der Konsumgeschäfte ist auf wirkliche Gebrauchsartikel zu beschränken und der Vertrieb von jeder Art von Luxusartikeln grundsätzlich ausgeschlossen,

— und darüber wird auch seitens der Ober-Postdirektion gewacht, daß so etwas nicht stattfindet. Aber da das einmal angeschnitten ist, werde ich auch noch Ermittlungen anstellen, ob bei einzelnen Konsumgeschäften etwa jetzt laxere Sitten eingeführt sind. Den Herren ist ja sonst bekannt, daß wir auf dem Standpunkte stehen, daß diese Konsumgeschäfte selbst nicht zu unterstützen sind, aber direkt verbieten kann man sie natürlich auch nicht.

Zum Schluß möchte ich dann noch die Frage des Telegrammverkehrs mit den Schutzgebieten, also der amtlichen Nachrichten mit den Schutzgebieten berühren. Es ist ganz richtig — die Frage ist auch schon in der Budgetkommission von dem Herrn Abgeordneten Erzberger gestreift worden —, daß unsere Schutzgebiete insofern schlechter gestellt seien als — wir wollen einmal sagen — die englischen Kolonien, die ihre Nachrichten billiger und direkt von der Heimat bekämen. Meine Herren, darauf ist natürlich immer der größte Wert zu legen, daß solche Nachrichten von der Heimat kommen, weil sie dann richtig und nicht unter Umständen gefärbt sind, und ich kann zu meiner Freude mitteilen, daß auch Einrichtungen getroffen worden sind, wonach vom Wolffschen Bureau Depeschen an die gesamten Kolonien in Afrika abgegeben werden. Die Gebühr für Preßtelegramme beträgt etwa ein Sechstel der gewöhnlichen Wortgebühr. Ich glaube, daß nach dieser Richtung den Wünschen entsprochen ist.

Dann hat im weiteren der Herr Abgeordnete Ebert gestern eine Sache noch zur Sprache gebracht, über die wir uns in der Kommission auch schon unterhalten haben. Der Herr Abgeordnete hat es so darzustellen gesucht, als ob Versicherungsgesellschaften — so habe ich ihn wenigstens verstanden — ein Privilegium besäßen. Er schließt das daraus, daß Krankenkassen ihre Papiere nicht in derselben Weise versenden können wie Versicherungsgesellschaften. Meine Herren, diese Auffassung ist unrichtig, und zwar insofern es sich um Geschäftspapiere handelt. Geschäftspapiere sind solche Gegenstände, die den Charakter einer — ich will mal sagen — aktiven persönlichen Korrespondenz nicht haben. Um solche Versicherungspapiere, Krankenkassenpapiere, die ja ziemlich umfangreich sind, gegen billiges Porto versenden zu können, ist diese Einrichtung getroffen, und nicht bloß bei uns im Inneren, sondern für die ganze Union; und da ist es ganz egal, ob es Papiere von Versicherungsgesellschaften oder von Krankenkassen

sind, sie werden alle gleich behandelt und werden für die billigere Taxe befördert. Lediglich wenn diesen Papieren eine aktive Korrespondenz beigegeben wird, werden sie als Briefe austaxiert. Ich glaube aber, ich kann alle Bedenken des Herrn Abgeordneten Ebert beseitigen, wenn ich ihm sage, wir werden in der Postordnung da, wo die Papiere der Versicherungsgesellschaften usw. aufgeführt sind, noch hinzusetzen: »Berufsgenossenschaften, Krankenkassen usw.«. Dann wird er die Beruhigung haben; an der Tatsache selbst ändert es nichts. Aber die langen Unterhaltungen bringen uns ja nicht weiter; das möchte ich schließen aus der langen Unterhaltung, die wir in der Kommission gehabt haben. Er wird aber, wenn dieser Zusatz in der Postordnung gemacht wird, die Überzeugung haben, daß es nicht in der Absicht liegt, die Krankenkassenpapiere anders zu behandeln als die Papiere der Versicherungsgesellschaften.

Damit glaube ich, die technischen Fragen, die vorgebracht worden sind, beantwortet zu haben.«

(Beifall.)

Der Abgeordnete Beck (Heidelberg) (Nl.) gab der Hoffnung Ausdruck, daß es gelingen möge, für die Beamtenfragen, die schon seit vielen Jahren den Reichstag beschäftigten, bis zur dritten Lesung des Etats eine befriedigende Lösung zu finden. Er fügte hinzu, daß den Beamten nicht nur die Erfüllung der Wünsche in wirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch die Hebung der ideellen Wertung ihrer Stellungen am Herzen läge. Im weiteren empfahl er Fürsorge für die gehobenen Unterbeamten, die in den Anträgen der Kommission unberücksichtigt geblieben seien, Änderung für den Begriff des Wohnungsgeldzuschusses in Verbindung mit der etwaigen Einführung von Kinderzulagen sowie die unkündbare Anstellung der Post- und Telegraphenbeamtinnen. Für die neue Unterbeamten-Krankenkasse wünschte er ein freieres Spiel der Selbstverwaltung und einige sonstige Änderungen der Satzungen. Zur Ausbreitung des Scheckverkehrs sowie zur Verminderung des Bargeldbedarfs erscheine es angebracht, für die Zahlung der Beamtengehälter Konto-Überweisungen in Vierteljahrsbeträgen einzuführen. Sodann warf der Redner die Frage auf, was zur Einführung des einheitlichen Weltportos geschehen sei, und was zur Erreichung dieses Zieles noch geschehen würde.

Der Abgeordnete Dr. Oertel (K.) hob hervor, daß die Leistungen der deutschen Postverwaltung auch im Auslande lobende Anerkennung fänden, und setzte sich mit der Sozialdemokratie wegen ihrer Angriffe auf die Postverwaltung auseinander. Den Wünschen der Beamten auf Titelverleihung, Abgrenzung des Dienstes, Vermehrung der Beförderungstellen stehe er wohlwollend gegenüber. In bezug auf die Resolution der Kommission zugunsten der höheren Beamten würde er dem Herrn Staatssekretär für ein beruhigendes Wort dankbar sein. Wenn den Postunterbeamten Zulagen gewährt würden, sollten die Landbriefträger nicht vergessen werden. In der Erhöhung der Etatsansätze oder Einfügung neuer Etatstitel durch den Reichstag sei ein unzulässiges Verfahren nicht zu erblicken. Schließlich sprach der Redner sich noch für die Gewährung der Kinderzulagen und für die Weiterzahlung der Ostmarkenzulage aus, der jeder politische Charakter genommen werden könnte, wenn den Beamten in Elsaß-Lothringen — entsprechend einer vorgelegten Resolution — eine gleichartige Zulage gewährt werden würde.

Der Abgeordnete Kopsch (F. Vp.) begann seine Rede mit dem Hinweis, daß die Post unter den Einnahmequellen des Reichs an zweiter Stelle stehe, und daß ihr Überschuß von 113 Millionen Mark — so groß wie nie zuvor — Veranlassung zur Einführung weiterer Reformen und zur Befriedigung be-

rechtigter Wünsche im eigenen Betriebe bieten könnte. Er trug dann verschiedene Wünsche der Kaufmannschaft vor: Herabsetzung des Weltbriefportos auf die inländischen Sätze; einheitliche Gewichts- und Taxstufen für den Weltpost-Briefverkehr; Erweiterung der Ausdehnungsgrenze für Postpakete; allgemeine Zulassung internationaler Antwortschreiben; Zulassung von Zeitungsabonnements im Verkehr mit Frankreich, England und den Vereinigten Staaten von Amerika; Vereinheitlichung der Vorschriften über Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere; Ermäßigung des Zuschlags für unfrankierte Briefe; Ermäßigung des Drucksachenportos für den Orts- und Nachbarortsverkehr; Ausdehnung des Brieftelegrammverkehrs; Ermäßigung der Gebühren für abgekürzte Telegrammadressen; Herabsetzung der Fernsprechgebühren im Verkehr mit Österreich-Ungarn sowie der Telegrammgebühren im Nachbarortsverkehr; Umleitung von Ferngesprächen für Teilnehmer mit mehreren Anschlußleitungen (Geschäft und Wohnung); Verbilligung des Ortsschnelldienstes. Der Redner führte ferner an, daß die regierenden Fürsten für Fernsprechanschlüsse nur die Anlagekosten, aber keine fortlaufenden Fernsprechgebühren bezahlen, und erbat Auskunft, wie die Verwaltung diese Ausdehnung der Telegrammfreiheit begründe. Auf die Beamtenwünsche eingehend, äußerte der Redner Zweifel darüber, ob die praktische Ausbildung des akademischen Nachwuchses der jetzigen höheren Beamten genügen werde, um verantwortliche Stellen in rechter Weise zu bekleiden. Die von der Kommission beschlossenen Stellenvermehrungen und Zulagen für die Assistenten seien zu befürworten. Die Unterbeamten sollten sämtlich eine Aufbesserung erhalten; für die gehobenen Unterbeamten erscheine auch eine bestimmte Abgrenzung ihrer Dienstobliegenheiten sowie die Verleihung eines besonderen Titels erwünscht. Das Diätariat der Postboten dauere zu lange. Der Redner wies ferner auf Bedenken hin, die in den Kreisen der Unterbeamten gegen die Einführung von Kinderzulagen aufgetaucht seien, und führte dann Klage über einen Fall in Hamburg, wo einem Beamten, der Mitglied der Bürgerschaft sei und vor mittleren und unteren Postbeamten über die Teuerung gesprochen habe, wegen dieser seiner Äußerungen Vorhaltungen gemacht worden seien. Er schloß mit dem Wunsche, daß sich die zwischen Bürgertum und Beamtentum bestehende Spannung durch gegenseitiges Nähertreten und gegenseitige Rücksichtnahme mildere, und daß es der Postverwaltung bei vertrauensvollem Zusammenwirken aller Kräfte auch in Zukunft gelingen möge, sich die allgemeine Anerkennung und freudige Zustimmung aller Kreise zu erwerben.

In der Sitzung am 15. Februar nahm zuerst das Wort der Abgeordnete Dunajski (P.) Er bat darum, den Wünschen um Einführung des Brieftelegrammverkehrs im oberschlesischen Industriebezirk und des Nachtfernsprechdienstes im oberschlesischen Bezirks-Fernsprechnetze möglichst bald stattzugeben, und führte dann Beschwerde darüber, daß Einschreibbriefe nach Rußland von den russischen Post- und Zollbehörden beanstandet, geöffnet und erst nach längerer Zeit den Absendern zugestellt würden, daß in Posen und Westpreußen öfter — wie vorgelegte Briefumschläge bewiesen — Briefe und andere Postsendungen mit deutlicher, deutscher Aufschrift als unbestellbar behandelt, und daß polnische Zeitungen sehr oft ausblieben und nicht regelmäßig zugestellt würden. Im weiteren bekämpfte er die Ostmarkenzulage.

Der Abgeordnete Wendel (Sd.) äußerte sich in absprechender Weise gegen die Ausführungen und die Person des Abgeordneten Dr. Oertel. Er verhöhnte das Verlangen der Telegraphenmechaniker um Verleihung einer Uniform und die Entrüstung, mit der Post- und Telegraphenbeamte die Möglichkeit eines Streiks als beleidigende Zumutung zurückgewiesen haben, und warf der Verwaltung Anmaßung und Willkürherrschaft vor. Daneben er-

wähnte er Fälle angeblicher bureaukratischer Übergriffe in der Beanstandung von Postsendungen.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte: »Ich verzichte darauf, auf die Scherze, die der Herr Vorredner gemacht hat, und auf die Art, wie er Verkehrseinrichtungen behandelt hat, einzugehen.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich habe nur das Wort ergriffen, um dagegen zu protestieren, auf welche niedrige Stufe

(na! na! bei den Sozialdemokraten —
sehr richtig! rechts)

er die Postbeamten einschätzt, wenn er von Leibeigenen und Sklaven spricht.

(Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.)

Der Abgeordnete wird selbst die Folgen davon zu tragen haben. Die Beamten werden das verstehen, wie die Liebe und das Interesse der Sozialdemokraten für sie sich kundgibt,

(Lachen bei den Sozialdemokraten —
sehr richtig! rechts)

die nicht anstehen, im Reichstage vor aller Öffentlichkeit die Äußerungen der Beamten lächerlich zu machen und zu erklären, die Beamten benähmen sich wie Leibeigene und Sklaven. Damit quittiere ich hier über diese Ausdrücke.«

(Bravo! rechts. — Zurufe von den Sozialdemokraten.)

Der Abgeordnete Bruhn (Ref.-P.) schloß sich den Befürwortungen der Anträge und Resolutionen wegen der Verbesserungen für die mittleren und unteren Beamten an. Er trat ferner dafür ein, die Landbriefträger mit den Schaffnern zu einer Besoldungsgruppe zu vereinen, den Unterbeamten die Militär- und die Arbeiterdienstzeit anzurechnen, die gehobenen Unterbeamten der mittleren Beamtenklasse anzugliedern und sie auch im Fernsprechdienste zu verwenden. Er sprach sich weiter für die Fortgewährung der Ostmarkenzulage und für Erhöhung der Vergütung der Postagenten aus und empfahl schließlich, bei der Beschaffung der Dienstkleider die Lieferungen in kleinere Lose zu zerlegen.

Der Abgeordnete Diez, Konstanz (Z.) wies auf die Vielseitigkeit der Post hin, die heute nicht nur Beförderungsanstalt sei, sondern auch durch die Auszahlung von Renten der sozialen Gesetzgebung diene, durch die Aufnahme des Scheckverkehrs gleichsam ein Bankinstitut bilde und durch die Einführung des Postprotestes den Wechselverkehr erleichtere und den Gerichten Arbeit abnehme. Der Personenverkehr, der der Post durch den Ausbau der Eisenbahnen entzogen sei, könne durch den Automobilbetrieb, namentlich in Gegenden mit lebhaftem Fremdenverkehr, wieder gewinnen. Im Fernsprechwesen sei eine Änderung der Gebühren zu empfehlen, damit auch kleine Geschäftsleute sich die Vorteile des Fernsprechers zunutze machen können. Im weiteren äußerte der Redner Wünsche über die Vermehrung der Fernsprechleitungen für den oberbadischen Industriebezirk, über die Verbesserungen der Paketbeförderung zwischen Süd- und Norddeutschland, sowie über die Heranziehung der badischen Industrie zur Lieferung von Telegraphenapparaten. Er regte ferner an, das Zeitungsbestellgeld nicht von den Zeitungsempfängern, sondern von den Verlegern einzuziehen, und erwähnte dabei, daß die Post beim Zeitungsverkehr etwa 30 Millionen Mark zusetze. Nach einigen Bemerkungen zu dem Postscheckgesetz-Entwurfe besprach er in Verbindung mit den Personalfragen die Ergebnisse der Statistik über die Haus- und Familienverhältnisse und die Kinderzahl der Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und weiter die Wohnungsfürsorge sowie die Reformbedürftigkeit des Wohnungsgeldzuschusses.

Der Abgeordnete Dr. Quarck-Coburg (Nl.) trat hauptsächlich unter Betonung der nationalen Seite für die Weitergewährung der Ostmarkenzulage ein.

Der Abgeordnete Graf v. Carmer-Zieserwitz (K.) sprach von den Arbeits- und Erholungszeiten und der Sonntagsruhe der Beamten und warf dabei die Frage auf, ob die früher festgestellte Verbesserung der Sonntagsruhe weiter fortschreite. Er erörterte dann des näheren die Dienstverhältnisse der Postagenten und befürwortete die Petitionen um Erhöhung der Vergütungen, Gewährung von Amtskosten-Entschädigungen und Bewilligung eines alljährlichen Erholungsurlaubs. Er klagte ferner über stiefmütterliche Behandlung des platten Landes bei der Postsachenbestellung sowie über Mißstände, die im Fernsprechdienst aus der Verschiedenartigkeit der Mittagsruhe entständen, und bat zum Schluß um Änderung der Fernsprechgebühren, insbesondere um Einführung einer billigen Nahzone im Fernverkehr, unter Wiedereinbringung des neuen Fernsprechgesetz-Entwurfs, der wesentliche Vorzüge vor dem jetzigen Gebührensystem enthalten habe.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erwiderte folgendes:

»Meine Herren, es freut mich sehr, daß hier im Hause dieses Loblied auch dem Telephongesetz-Entwurf gesungen worden ist. Ich habe seinerzeit vergeblich versucht, Ihnen seine Vorteile klar zu machen; ich hatte besonders hervorgehoben, daß ich der Umwandlung, die der Entwurf in der Kommission gefunden hat, in dem auch eine Nahzone hergestellt werden sollte, nicht unsympathisch gegenüberstände. Dieser Telephongesetz-Entwurf ist aber trotzdem in der Kommission begraben worden. Von den Parteien ist nicht klar zum Ausdruck gebracht worden, wohin die Wünsche gehen. Es ist naturgemäß sehr schwierig, allen Wünschen Rechnung zu tragen; denn hier stehen sich verschiedene Interessen sehr stark gegenüber. Von vornherein ist von allen denen, die einen sehr starken Gebrauch von dem Telephon machen, so viel gegen den Entwurf angeführt worden, daß, ich möchte fast sagen, der Entwurf von Anfang an allgemein verekelt worden ist. Aber ich bin überzeugt, die Herren auch anderer Parteien werden dahin kommen, den Wunsch auszusprechen, den wir eben von den Konservativen gehört haben, daß es notwendig ist, einen neuen Telephongesetz-Entwurf wieder vorzulegen, in dem naturgemäß diejenigen, die sehr stark von dem Telephon Gebrauch machen, auch etwas mehr zahlen müssen.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich möchte dabei anführen, daß die Zahl der Gespräche in den großen Orten eine bedeutende Steigerung erfahren hat, und daß in Berlin und in Hamburg von dem Publikum täglich viel mehr Gebrauch vom Telephon gemacht wird als selbst in New York, wo das Telephon allgemeiner ist als bei uns.

Ich möchte mich dann mit den anderen Wünschen der Herren Redner beschäftigen.

Da ist der Herr Abgeordnete Graf v. Carmer insbesondere sehr warm für die Postagenten eingetreten. Das ist auch schon von seinem Herrn Nachbar, dem Herrn Abgeordneten Dr. Oertel, geschehen und auch von anderen Mitgliedern dieses hohen Hauses. Von der Verwaltung wird ohne Zaudern anerkannt, daß die Postagenturen eine sehr nützliche Einrichtung sind, daß die Agenten ihre Pflicht auch ganz erfüllen und deshalb dem Publikum sehr sympathisch werden, weil bei dem guten Verhältnis, das unter den Einwohnern in kleinen Orten besteht, diese Agenturen auch über die üblichen Dienststunden hinaus noch zugänglich sind.

(Sehr richtig! rechts.)

Es ist aber nicht nur die Arbeitslast der Agenturen gestiegen, sondern auch die Vergütung. Das dürfen wir auch nicht vergessen. Während im Jahre 1871 der Maximalbetrag der Vergütung für die Agenturen auf 450 Mark bemessen war, beträgt er jetzt 900 Mark und da, wo Telegraphie ist, sogar

1200 Mark. Außerdem werden bei ganz großen Agenturen, wie der Herr Vorredner ja auch angeführt hat, extraordinär für Amtsbedürfnisse und Miete vielfach noch mehrere Hundert Mark gegeben. Nun sagt der Herr Vorredner: gebt doch allen Agenturen Vergütungen auf Amtskosten! Ja, wir geben allen Entschädigung für Amtsbedürfnisse und für das Lokal, und zwar in der Weise, daß diejenigen Agenturen, die, wenn lediglich die Arbeit in Betracht käme, 600 Mark bekämen, vielleicht 800 Mark bekommen, und wenn ich nun auf diesen Vorschlag eingehen würde, dann würde die Vergütung, die der Betreffende für die Arbeit bekommt, heruntergesetzt und eine dementsprechende Vergütung für Miete und Amtsbedürfnisse festgesetzt werden. So liegt die Sache in Wirklichkeit.

Nun wollen wir doch auch nicht vergessen, daß von der Gewährung von Miete eigentlich nie viel die Rede sein kann. Soviel Postagenturen ich kenne, ist bei der Übertragung der Agenturen an Einwohner des Ortes nie ein besonderes Lokal angemietet worden, sondern es werden vorhandene Räume ausgenutzt. Außerdem hat aber der Betreffende in kleinen Orten in der Regel keine Gelegenheit, solche Räume anderweit nutzbringend zu verwerten,

(oh! oh! rechts)

— jedenfalls nicht so gute, wie durch die Übertragung der Agentur. Und das wollen Sie doch auch nicht verkennen: auf Dörfern usw. ist eine Nebeneinnahme von 1000 Mark etwas ganz Erkleckliches, und dann darf auch nicht vergessen werden, daß der Agent nicht gebunden ist und nicht den ganzen Tag im Dienste sein muß, sondern daß er von seinen Familienangehörigen, Frau, Töchtern usw., die sonst vielleicht keine genügende Beschäftigung haben, vertreten werden kann. Das alles muß dabei in Betracht gezogen werden.

Ich erkenne aber voll an, daß auch nach mancher Richtung Erleichterungen für die Agenten geschaffen werden können, besonders auf dem Gebiete des Urlaubs. Ich erkläre, daß ich diese Frage wohlwollend prüfen werde, und ich hoffe, daß eine Verbesserung möglich sein wird.

(Bravo! rechts.)

Dann hat der Herr Vorredner sich beklagt, daß die Briefbestellung auf dem Lande in vielen Bestellbezirken nur einmal stattfinde. Ja, meine verehrten Herren, das ist zum Teil wieder eine Folge übertriebener Wünsche auf Sparsamkeit. Ich erinnere an die Zeit, wo wir mit den Worten gedrängt wurden: ach, wozu auf dem Lande so viele Bestellungen, das ist gar nicht nötig, auch in den Städten sind so viele Bestellungen nicht nötig, sie belästigen ja nur die Leute! — Da war der ganze Reichstag einig, keiner sagte: das darf der Staatssekretär nicht tun, sondern auch selbst die Herren, die mich sonst immer drängen: du mußt mehr Verkehrsgelegenheiten schaffen, — sagten damals kein Wort. Ich habe in Privatunterhaltungen viele Leute gefragt, wie sie darüber denken, aber es hieß immer: ja, so ist es! Also Zustimmung auf allen Seiten. Infolgedessen wurde den Bezirksbehörden gesagt: seid sparsam! — und daraus folgt selbstverständlich, daß in diesem oder jenem Falle unter Umständen eine zu große Sparsamkeit geübt wird.

Nun möchte ich den Herren einmal etwas vorlesen aus einer Verfügung, die wir im Jahre 1910 an die Ober-Postdirektionen erlassen haben, worin wir ihnen gesagt haben:

> Nach zahlreichen in letzter Zeit hier eingegangenen Beschwerden gewinnt es den Anschein, als ob einzelne Ober-Postdirektionen bei Ausführung der Verfügung vom 13. Juni 1909, wonach ein Bedürfnis zur Beibehaltung der vorhandenen mehrmaligen Landbestellungen einer Nachprüfung zu unterziehen war, nicht immer mit der nötigen

Unterscheidung und Mäßigung vorgegangen sind. Insbesondere ist aufgefallen, daß Einschränkungen in der Zahl der täglichen Bestellungen vielfach lediglich von der Einwohnerzahl der zu bestellenden Ortschaften abhängig gemacht worden sind, ohne daß die Zahl der abzutragenden Sendungen die nötige Berücksichtigung gefunden hat. Durch die Aufhebung von seit vielen Jahren bestehenden zweiten Werktagsbestellungen ist in weite Kreise der Landbevölkerung große Beunruhigung hineingetragen worden, die zu höchst unerwünschten Preßerörterungen geführt hat. Den Ober-Postdirektionen wird deshalb zur Pflicht gemacht, bei der Aufhebung von Landbestelleinrichtungen usw. mit Vorsicht zu verfahren und unter Umständen vorher die beabsichtigte Beschränkung mit maßgebenden Interessenten zu erörtern.

(Bravo rechts.)

Sie sehen also daraus, daß wir überall, wo ein Übelstand hervortritt, für seine Beseitigung sorgen. Ich möchte den Herren empfehlen, wenn Ihnen derartige Fälle bekannt werden, diese bei der betreffenden Ober-Postdirektion zur Sprache zu bringen. Ich bin überzeugt, daß dann Abhilfe geschaffen wird.

Weiter ist hier der Wunsch zum Ausdruck gekommen, daß die Telephonämter auch während der Mittagszeit geöffnet sein sollen. Auch nach dieser Richtung hin sind die Bezirksbehörden angewiesen worden, den Bedürfnissen so weit irgend möglich Rechnung zu tragen. Nach den vorliegenden Berichten kann ich konstatieren, daß 70 Prozent der Fernsprechvermittelungstellen in der Zeit von 12 bis 1 Uhr Dienst haben. Dabei ist auch immer zum Ausdruck gebracht worden, daß es sich unangenehm fühlbar macht, wenn benachbarte Fernsprechanstalten mittags zu verschiedenen Zeiten schließen. Auch nach der Richtung hin haben wir die Direktionen angewiesen, daß darauf Rücksicht genommen werden soll, weil sonst die ganzen Einrichtungen für das Publikum nicht den erforderlichen Wert hätten.

Was dann die Sonntagsruhe anbetrifft, so ist den Herren ja bekannt, daß wir seit vielen Jahren darauf bedacht sind, den Sonntagsdienst soviel wie möglich einzuschränken. Eine neuere Statistik liegt darüber nicht vor. Aus Sparsamkeitsrücksichten stellen wir nur alle drei Jahre die Statistik auf, die sonst alljährlich vorgenommen wurde. Es liegt daher nur die Statistik von 1911 vor; danach haben ungefähr 78 Prozent der Beamten mehr als die übliche Sonntagsruhe gehabt. 1904 betrug bei den männlichen Beamten der Prozentsatz 61,5; es ist also in sieben Jahren eine Besserung um 17 Prozent eingetreten, bei den weiblichen Beamten um 12 Prozent, und bei den unteren Beamten um 11 Prozent. Diese Zahlen zeigen immerhin, daß auch nach dieser Richtung für das Wohl der Beamten gesorgt wird.

(Bravo!)

Ich möchte dann noch einige Fragen beantworten, die bezüglich der Beamten hier zur Sprache gekommen sind. Inbesondere ist von verschiedenen Herren Rednern gestern — von dem Herrn Abgeordneten Dr. Oertel und auch von dem Herrn Abgeordneten Kopsch — gesagt worden, daß es im Interesse der höheren Beamten läge, wenn von dieser Stelle zum Ausdruck käme, daß das Bestreben vorhanden ist, die Verhältnisse besser zu gestalten. Wir haben bereits in der Kommission erklärt, daß wir volles Verständnis für die Situation der höheren Beamten haben, daß wir bedauern, wenn in den letzten Jahren die Beförderung so langsam vor sich gegangen ist, und wenn die Zeit, innerhalb der das Aufrücken erfolgt, sich weiter ausgedehnt hat, als man erwarten konnte. Es ist den Herren aber auch bekannt, daß von dieser Stelle aus Wünsche und Bedürfnisse vertreten worden sind, die im Bundesrat anerkannt wurden, die aber der Reichstag abgelehnt hat, obgleich sowohl von dem Chef der Verwaltung wie von dem Referenten

für den Postetat warm die Bewilligung beantragt worden ist. Wir sind schon seit längerer Zeit mit dem Schatzamt in Erwägungen eingetreten, in welcher Weise eine Besserung eintreten kann, und ich hoffe, daß nach dieser Richtung hin geeignete Vorschläge gemacht werden können, hoffe allerdings auch ferner, daß ich ein bereitwilligeres Ohr beim Reichstag finden werde, als es früher der Fall gewesen ist.

(Bravo! rechts.)

Wir haben uns dann über die Stellenforderungen für die mittleren Beamten in der Kommission unterhalten, und ich habe dabei zum Ausdruck gebracht, daß die Verwaltung bestrebt ist, über die Diätarjahre, die wir früher als angemessen angegeben haben, nicht hinauszugehen. Den Herren ist es erinnerlich, daß wir uns über die Anstellungsverhältnisse der Assistenten früher sehr eingehend unterhalten haben. Im Jahre 1902 lag der Fall bereits ähnlich wie diesmal. Es wurde damals der Wunsch vom Reichstag ausgesprochen, die Zahl der geforderten Assistentenstellen um 1000 zu erhöhen. Es ist dann aber ausgeführt worden, daß dieser Weg nicht der regelrechte sei, und daß davon Abstand genommen werden sollte. Der Reichstag hat letzteres auch getan und durch eine Resolution zum Ausdruck gebracht, daß er den Wunsch habe, daß künftig mehr Stellen gefordert, und daß die Tagegelder derjenigen Assistenten, die über 6 Jahre auf Anstellung warten, erhöht würden. Das ist geschehen, und gegenwärtig liegen die Verhältnisse so, daß die Anstellung der Assistenten innerhalb der Zeit erfolgt, die von der Verwaltung als notwendig anerkannt worden ist, d. h., daß die Anstellung zwischen $4^1/_2$ und in maximo $5^3/_4$ Jahren erfolgt. Ich habe früher bereits zum Ausdruck gebracht, daß die betreffenden Beamten dann im Alter von 27 bis 28 Jahren stehen, und daß ihr Einkommen z. B. in Berlin 1800 Mark Gehalt plus 800 Mark Wohnungsgeldzuschuß gleich 2600 Mark betragen würde, ein Einkommen, welches für dieses Lebensalter jedenfalls nicht als zu klein bezeichnet werden kann. Ich kann nur sagen, daß es auch in diesem Falle erwünscht erscheint, entsprechend dem Vorgang im Jahre 1902 über die Forderung im Etatsentwurf nicht hinauszugehen.

Wenn im weiteren dem Bundesrat der Vorwurf gemacht worden ist, er hätte sich sehr abweisend den Resolutionen gegenüber verhalten, die eine Erhöhung der Gehälter der Unterbeamten und Beamten fordern, so möchte ich doch feststellen, daß solche Resolutionen noch nicht von Ihnen gefaßt worden sind. Es liegt nur eine Resolution vor, in der Sie den Herrn Reichskanzler ersucht haben, denjenigen Ober-Postassistenten, die vor 1900 in den Dienst getreten sind und die drei Jahre das Höchstgehalt bezogen haben, eine Zulage von 300 Mark zu gewähren. Ich habe damals bereits in der Kommission gesagt, wenn diese Resolution gefaßt würde, so wäre das eine Ungerechtigkeit gegen diejenigen Assistenten, die nach 1900 eingetreten sind, namentlich gegenüber den Militäranwärtern, die eine schärfere Sekretärprüfung ablegen müssen als diejenigen, die vor 1900 eingetreten sind. Der Resolution konnte also, weil sie den Verhältnissen nicht Rechnung trägt, auch nicht entsprochen werden. Aber eine Resolution, die Ihren heutigen Wünschen Rechnung trägt, ist noch nie an uns herangekommen, und Sie sehen es aus Ihrer eigenen Tagesordnung, daß die Resolution, die Sie im vorigen Jahre in der Kommission gefaßt haben, von Ihnen im Plenum überhaupt noch nicht angenommen worden ist. Die muß erst noch an den Bundesrat kommen. So liegen die Verhältnisse doch nicht, als wenn sich der Bundesrat ganz ablehnend verhalten hätte und die Schuld auf den Bundesrat fiele. Und gegenüber den Petitionen, die an den Reichstag gelangt sind, sind Sie, meine Herren, auch der Meinung gewesen, man solle das Besoldungsgesetz nicht ändern; denn sobald man das Besoldungsgesetz ändert,

gehen alle Schleusen auf und kommen Ansprüche von allen Seiten. Das möchte ich, um den Tatsachen gerecht zu werden, doch feststellen.

Es ist dann, ich glaube vom Herrn Abgeordneten Ebert, die Frage an die Verwaltung gerichtet worden, wie sich durch die erfolgte Einstellung von 4000 Unterbeamtenstellen die Verhältnisse ändern werden. Meine Herren, die Anstellungsverhältnisse bessern sich dadurch, und das ist auch der Zweck der Forderung. Es ist bereits erklärt worden, daß wir dahin streben, die Diätarzeit für die Unterbeamten möglichst herabzusetzen. Das kann aber nicht mit einem Male, sondern muß allmählich geschehen, und wir gehen auf diesem Wege weiter vor.

Einzelne Herren haben dann große Bedenken wegen der neuen höheren Karriere geäußert. Dabei ist gesagt worden, es sei richtiger, die Beamten für die höhere Karriere aus den Gerichtsassessoren usw. zu nehmen und nicht eine besondere Fachkarriere einzurichten. Meine Herren, diese Frage hat selbstverständlich die Zentralbehörde lange und eingehend beschäftigt. Nach allen Erfahrungen, die sie gemacht hat, und die sich auf viele Jahre und Jahrzehnte erstrecken, hat man doch darin das Richtige zu finden geglaubt, daß akademisch-wissenschaftliche Ausbildung mit praktischer Ausbildung vereinigt würde, um einen den Verhältnissen des steigenden Verkehrs entsprechenden befähigten Beamtenstand zu schaffen, und ich glaube, es wäre doch besser, erst einmal abzuwarten, wie sich die Sache bewähren wird. Von anderer Seite wird wieder betont, daß das seitherige Verfahren vielleicht besser gewesen wäre. Sie sehen also, es sind Stimmen auf dieser und auf jener Seite, und da sollte man nicht gleich von vornherein sagen, daß das Neue nichts taugt, sondern sollte abwarten. Zur Erprobung gehören Jahre und Jahrzehnte.

(Sehr richtig! rechts.)

Meine Herren, bei der Gelegenheit möchte ich ein Wort gegen diejenigen Herren sagen, die sich in so absprechender Weise über unseren ersten Generalpostmeister v. Stephan ausgedrückt haben, und die ihm jetzt in die Schuhe schieben möchten, daß alle Unebenheiten in der Gestaltung der Beamtenverhältnisse ihm zur Last fielen. Ich möchte erklären, daß Herr v. Stephan für die soziale Entwicklung des Postbeamtenstandes ungeheuer viel getan hat,

(sehr richtig! und bravo!)

und wenn ich in der angenehmen Lage bin, von fast allen Parteien gestern und heute zu hören, daß sie die Bestrebungen der Postverwaltung, den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen, anerkennen, dann wollen wir uns daran erinnern, daß der größte Teil der Beamten, der in der Lage ist, von dieser Anerkennung Kenntnis zu nehmen, sich aus Beamten zusammensetzt, die unter der Organisation des Herrn v. Stephan angenommen worden sind.

(Bravo!)

Ich glaube, daß wir uns immer dessen erinnern müssen, daß Herr v. Stephan uns den Weltpostverein geschaffen hat,

(sehr richtig!)

daß seine Beamten es uns ermöglicht haben, uns die Anerkennung von allen fremden Verwaltungen zu erwerben, und daß die Organisation nicht so schlecht gewesen sein kann.

(Sehr richtig!)

Von Mitgliedern dieses hohen Hauses und auch außerhalb dieses hohen Hauses wird nun häufig gesagt, die mittlere Karriere müsse anders gestaltet werden, man müsse von den Anwärtern einen höheren Bildungsgrad fordern. Meine Herren, wir sollen doch zufrieden sein, wenn wir Karrieren

haben, bei denen nicht gleich die höchsten Anforderungen gestellt werden, und sollen die Ansprüche nicht künstlich in die Höhe schrauben.

(Sehr richtig! rechts.)

Von den Eltern wird heute vielfach darüber geklagt, daß sie große Schwierigkeiten haben, für ihre Kinder einen Beruf zu finden, bei dem nicht gleich so hochstrebende Anforderungen gestellt werden. Aus allen diesen Erwägungen heraus haben wir seinerzeit für den mittleren Beruf die Befähigung für Untersekunda gefordert, und wir glauben auch heute noch, daß das genügen wird. Nach meinen Erfahrungen möchte ich auch davor warnen, einem solchen Rufe nach Erhöhung der Anforderungen Gehör zu schenken. Sie haben ja schon gehört, was dann die Folge sein wird. Wenn höhere Anforderungen gestellt werden, dann glaubt man auch, höhere Gehälter verlangen zu können, und dann kommen diese fortwährenden Vergleiche der einzelnen Beamtengattungen untereinander. Das ist ungesund; das sollten wir nicht machen.

Wir sollten auch nicht wieder in den alten Fehler verfallen, für jede besondere Kategorie von Beamten nun wieder besondere Gehaltsklassen zu schaffen; denn das führt immer wieder zu Vergleichen zwischen den Beamtengattungen: der eine stellt sich höher als der andere und glaubt deswegen, Anspruch auf ein höheres Gehalt zu haben.

Wegen der Unterbeamtenkategorie hat der Herr Redner der Zentrumsfraktion gestern gesagt, er wünsche keine Loslösung der Oberschaffner aus der Unterbeamtenkategorie. Ich habe bereits früher, als Sie alle noch nichts von den gehobenen Stellen wissen wollten, die Ehre gehabt, auszuführen, die Sache scheine sehr entwicklungsfähig, und man müsse daran festhalten, sowie daß zu einer richtigen Beurteilung einer neuen Beamtenorganisation eine längere Zeit gehöre. Die Unterbeamten hatten früher gar keine Gelegenheit, zu avancieren, sie blieben ihr ganzes Leben lang in derselben Stellung, und es ging ihnen so, wie es früher den Assistenten gegangen war, die mit 30 Jahren schon die Stellung, die für sie in Frage kommen konnte, erreicht hatten. Deshalb sind für die Unterbeamten die gehobenen Stellen geschaffen worden, in die nun die Tüchtigeren und Gewandteren einrücken können. Ich glaube, daß das eine sehr gesunde Entwicklung bedeutet. Wir wollen uns doch jetzt nicht den Kopf darüber zerbrechen, was nun später einmal geschehen kann. Eine solche Neuorganisation muß sich erst bewähren und muß richtig funktionieren, und dann wird man ja sehen, ob man späterhin im Wohnungsgeldzuschuß oder im Gehalte Veränderungen eintreten lassen kann; und dasselbe gilt bezüglich des Titels. Aber von vornherein gleich wieder Änderungen vorzunehmen, das wäre eine ungesunde Politik; davor möchte ich warnen.

Betreffs der Wünsche auf Krankenkassen für die Unterbeamten möchte ich das wiederholen, was ich in der Kommission gesagt habe: solche großen Einrichtungen können nicht gleich fertig dastehen; man muß erst sehen, wie sich die Sache gestaltet, und muß allmählich und später mit Verbesserungen vorgehen. Wenn man von vornherein solche Einrichtungen, für die wir im ersten Jahre mehr als eine halbe Million neu ausgeben, so belastet, daß sie nachher schlecht funktionieren, dann ist das viel schlimmer, als wenn man allmählich weiter fortschreitet und Verbesserungen nach dieser oder jener Richtung eintreten läßt. Dazu würde später der Fortfall der erhöhten Beiträge für die Familien mit vielen Kindern gehören und eine Ausdehnung nach der Richtung hin, daß mehr Leistungen gewährt werden.

Der Redner des Zentrums bat um den Bau von Fernsprechanlagen im badischen Lande. Meine Herren, wir geben für neue Verbindungsleitungen in jedem Jahre viele Millionen aus. Im Jahre 1910 haben wir für Fernverbindungen zwischen den einzelnen Orten etwa 5 Millionen ausgegeben,

1911 5 Millionen, 1912 10,5 Millionen, 1913 sind 19,5 Millionen dafür vorgesehen. Darunter befindet sich im nächsten Rechnungsjahr eine Summe von 6 Millionen, im vorigen Jahre von 5,5 Millionen für die unterirdischen Fernsprechverbindungen nach dem Westen. Was dann insbesondere Baden betrifft, will ich dem Herrn Abgeordneten einzelne für 1913 geplante Verbindungen nennen: Karlsruhe Konstanz, Lörrach-Basel, Pforzheim-Freiburg, Mannheim-Heilbronn, Stuttgart-Freiburg, Berlin-Straßburg, Freiburg-Karlsruhe. Ich glaube also, den Wünschen des Herrn Abgeordneten ist Rechnung getragen worden.

(Bravo!)

Die Reichs-Postverwaltung läßt sich auch die Ausbildung des Kraftwagenverkehrs angelegen sein. Es ist dem Herrn Abgeordneten ja bekannt, daß in seinem Heimatlande sehr viel solcher privater Verbindungen sind, die wir zur Postbeförderung benutzen. Ich brauche wohl die einzelnen Strecken nicht zu nennen; die werden ihm ja besser bekannt sein. Auch sind wir mit reichseigenen Kraftwagenfahrten in verschiedenen Gegenden vorgegangen, und wir werden sie überall einführen, wo es nützlich ist.

Dann haben verschiedene Herren den Wunsch geäußert, über die Stellung der Reichs-Postverwaltung zu dem nächsten Weltpostkongreß und zu dem Pennyporto unterrichtet zu sein. Wir haben uns darüber schon häufiger unterhalten, und ich habe nicht damit zurückgehalten, daß die Reichs-Postverwaltung bestrebt ist, auch auf diesem Gebiete den Forderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen, daß das aber selbstverständlich nicht so schnell gehen kann; denn wir sind nicht allein da, und den Herren ist bekannt, daß bei den meisten Verwaltungen ein großes Streben oder eine Eile, das Pennyporto einzuführen, noch nicht vorhanden ist. Das hängt mit den Verhältnissen der einzelnen Staaten zusammen. Immerhin hat auch die Reichs-Postverwaltung für den nächsten, 1914 in Madrid stattfindenden Kongreß Verbesserungen und Veränderungen in Aussicht genommen. Insbesondere liegt uns am Herzen, die Verschiedenheiten zu beseitigen, die sich allmählich eingeschlichen haben, und die darin bestehen, daß in den verschiedenen Ländern noch verschiedene Gewichtstufen und verschiedene Tarifsätze angewandt werden. Dadurch ist ein sehr buntes Bild entstanden, und daran liegt es auch, daß verschiedene Länder noch nicht in der Lage sind, auf weitere Ermäßigungen einzugehen, da sie in ihrem eigenen Lande noch sehr hohe Tarifsätze haben. Sie behaupten, sie könnten infolgedessen nicht so vorgehen, wie es wünschenswert wäre.

Es liegt aber in der Absicht, besonders unangenehm empfundene Bestimmungen, so z. B. die, daß bei ungenügend frankierten und unfrankierten Briefen die Steigerungen des Portos gleich sehr groß sind, zu beseitigen oder doch zu mildern. Also die Ermäßigung des Zuschlagportos für unfrankierte Briefe ist in Aussicht genommen.

Die weitere Ausdehnung der Antwortscheine halten wir nicht für einen großen Vorteil. Wir streben eher an, wenn es möglich ist, eine Antwortmarke für den ganzen Weltpostverein einzuführen. Das ist viel gesünder; denn die Antwortscheine erweisen sich immer mehr als ein Rückschritt insofern, als die Abrechnungen, die früher bestanden haben, dadurch wieder notwendig geworden sind und viel Mühe machen.

Die Ermöglichung von Zeitungsabonnements im ganzen Weltpostverein ist ein Wunsch, der sehr verständlich, aber nicht ausführbar ist, weil eben sehr viele Postvereinsverwaltungen sich mit dem Postzeitungswesen überhaupt nicht befassen, sondern es dem Publikum überlassen, sich mit seinen Zeitungen zu versorgen.

Wenn über den Ortsschnelldienst geklagt wird und uns gestern zum Vorwurf gemacht worden ist, daß wir mit dem Eilbotendienst den Privateil-

botendienst nicht tot gemacht hätten, so möchte ich erwidern: es ist gar nicht unsere Absicht gewesen, ihn tot zu machen. Die Gebühren, die wir für die Ausführung des Eilbotendienstes nehmen, unterliegen der Prüfung, und wir werden sehen, ob nach dieser oder jener Richtung etwas geschehen kann, ob der Tarif sich als zu hoch erweist.

Wenn dann der Wunsch ausgesprochen ist, man möchte die Fernsprechgebühren mit Österreich ermäßigen, so möchte ich den Herren darauf erwidern, es sind Verhandlungen im Gange, es bestehen aber gewisse Schwierigkeiten, und zwar für die andere Seite. Österreich hat zum Teil im Innern einen höheren Tarif als wir und kann natürlich für den Verkehr mit uns nicht niedrigere Sätze verwenden als im inneren Verkehr. Sie können daraus sehen, wie vorteilhaft zum Teil unser Fernsprechtarif ist.

Der Herr Abgeordnete Kopsch hat dann im weiteren auch die Annahme ausgesprochen, daß den regierenden Fürsten in neuerer Zeit Gebührenfreiheit im Fernsprechwesen zugestanden worden sei. Dies trifft nicht zu. Die Regelung dieser Frage hat im Jahre 1887 stattgefunden. Danach werden die zum unmittelbaren und persönlichen Gebrauche der regierenden Fürsten bestimmten Gebäude an das Fernsprechnetz gegen Erstattung der Herstellungskosten angeschlossen. Gesprächsgebühren werden dann nicht erhoben. Die Einrichtung ist auf Grund des Art. 48 Abs. 2 der Verfassung im Verwaltungswege getroffen. Seit 1892, dem Erlaß des Telegraphengesetzes, ist nach § 7 dieses Gesetzes die Ausdehnung bestehender Gebührenfreiheiten nur auf Grund eines Reichsgesetzes gestattet.

Seitens des Herrn Abgeordneten Kopsch ist dann im weiteren gestern angeführt worden, daß die Verwaltung in einem Falle in Hamburg sich in Sachen mische, die sie eigentlich nichts angingen. Es sei dort ein Beamter Mitglied der Bürgerschaft, und der habe dann Vorträge gehalten und sei von der Verwaltung deshalb wegen seiner Äußerungen zur Rede gestellt worden, und es sei ihm das Mißfallen ausgesprochen und mehr Zurückhaltung empfohlen worden. Der Fall ist vollständig richtig. Ein Beamter des Bauamts hat in einer Versammlung, die von dem Bunde der Telegraphenarbeiter zusammenberufen war, Vorträge gehalten und sich da in sehr mißliebiger Weise über die Wirtschaftspolitik der Regierung ausgesprochen. Man hat aus den Zeitungen davon Kenntnis erhalten und hat den Beamten darüber befragt. Da hat er gesagt: so scharf habe er sich nicht ausgedrückt; er hat sogar eine Zeitung veranlaßt, gewisse Angaben in ihrem Berichte zu widerrufen, auszusprechen, daß er die angeführten Ausdrücke nicht gebraucht habe. Aber wegen der Ausführungen, die er selbst zugegeben hat, ist ihm denn doch anempfohlen worden, in seinen Ausdrücken etwas vorsichtiger zu sein. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß das richtig gewesen ist.

(Sehr richtig! rechts.)

Der Beamte ist nicht allein Bürger, sondern er ist auch Beamter und darf das nicht außer acht lassen. Es muß seinem Taktgefühl überlassen bleiben, keinen Anlaß zu solchen Ausstellungen zu geben, wie es in diesem Falle vorgekommen ist. (Zustimmung rechts.)

Wenn ein Beamter des Bauamts zu den Telegraphenarbeitern spricht, dann muß er so viel Takt haben, daß er nicht gegen die Regierung so vorgeht, wie er das hier getan hat. Wir müssen verlangen, daß diejenigen Beamten, die für würdig und geeignet gehalten werden, in den Parlamenten der Einzelstaaten zu wirken, nicht außerhalb des Parlaments Reden halten, die so agitatorisch sind oder wenigstens so angesehen werden können, wie das in diesem Falle geschehen ist. Da dürfen Sie der Verwaltung keinen Vorwurf aus ihrem Verhalten machen,

(Zustimmung rechts.)

sondern müßten ihr eigentlich dankbar sein!

Des weiteren ist mehrfach über die Kleiderlieferung für die Postbeamten gesprochen worden. Wir haben bereits in der Kommission zum Ausdruck gebracht, daß diese Frage augenblicklich keine brennende ist; erst im Jahre 1915 handelt es sich wieder um eine neue Verdingung. Aber diese Frage beschäftigt uns sehr eingehend. Das gegenwärtige Verfahren hat insofern Schattenseiten, als wir schon bei der letzten Ausschreibung wahrgenommen haben, daß bei der gegenwärtigen Art der Bezahlung der Kleider eine Beteiligung der Innungen usw. nicht möglich ist. Das liegt daran, daß wir die Bezahlung nicht gleich nach der Lieferung eintreten lassen können, sondern in sechs gleichmäßigen Raten für sechs Jahre, so daß der betreffende Lieferer in diesem Falle verpflichtet ist, eigentlich einen Vorschuß für die Verwaltung zu leisten. Das macht eine Beteiligung der Innungen und Handwerker unmöglich. Wir sind bestrebt, einen Weg zu finden, der eine solche Beteiligung künftig ermöglicht. (Bravo! rechts.)

Der Herr Redner der polnischen Fraktion hat zum Ausdruck gebracht, daß einzelne Unregelmäßigkeiten vorgekommen seien. Ich habe die Briefumschläge nicht gesehen, die hier vorgelegt worden sind, stehe aber nicht an, zu erklären — wie ich das häufig getan habe —, daß wir nicht auf dem Standpunkt stehen, es kämen keine Versehen in den Regierungsbezirken Posen und Bromberg und in der Provinz Westpreußen vor. Versehen kommen überall vor; und wenn der Herr Abgeordnete heute hier verlesen hat, daß es, nach den Erklärungen der Ober-Postdirektion in Danzig, ein Versehen des Beamten sei, so ist, glaube ich, daran nicht zu zweifeln. Man muß diese Erklärung als den wirklichen Tatsachen entsprechend annehmen und kann daraus keine anderen Schlüsse ziehen.

Wenn der Herr Abgeordnete dann gesagt hat, daß Beschwerden darüber vorlägen, daß aus Rußland Einschreibbriefe nicht rechtzeitig zurückgeschickt oder angeblich geöffnet und dann zurückgeschickt worden seien, so ist es richtig: derartige Klagen sind bei uns angebracht worden; wir haben uns vor Monaten mit der russischen Verwaltung in Verbindung gesetzt und haben sie inzwischen auch erinnert. Ich hoffe, daß sich diese Angelegenheit völlig aufklären wird. Wir müssen aber warten, bis die Antwort kommt.

Wenn polnische Zeitungen ausbleiben oder nicht rechtzeitig bestellt werden, so darf nicht angenommen werden, daß da irgendwie Machenschaften oder sonst etwas mitwirken. Wir haben auch hier im hohen Hause Herren, die mit dem Zeitungsfach sehr eingehend vertraut sind, und die werden wissen, daß bei einem großen Zeitungsverkehr wirklich nicht immer die Zahl der Exemplare so abgezählt wird, daß nicht einmal ein Versehen vorkommen könnte. Also, ich muß alle Beschuldigungen, die daran geknüpft werden, als unbewiesen ansehen; das sind eben Versehen, wie sie in einem solchen großen Betriebe vorkommen können.

Wenn der Herr Abgeordnete Diez den Wunsch ausgesprochen hat, man möchte von den Verlegern das Bestellgeld für Zeitungen für gewonnene Abonnenten gleich einziehen, so ist das ein Wunsch, den ich auch habe und gern ausgeführt sähe. Dies würde aber bei den Herren Verlegern auf einen sehr großen Widerstand stoßen, und zwar deshalb: nachdem diese vorzügliche Einrichtung einmal getroffen ist, daß sie die Abonnenten selbst gewinnen können, haben sehr viele Vereine die Einrichtung für sich ausgenutzt und melden nun sämtliche ihrer Mitglieder als gewonnene Abonnenten an; der Preis für die Zeitung liegt in dem Mitgliedsbeitrag. Ob der Betreffende die Zeitung abholt, oder ob sie ihm zugestellt wird, ist Sache des Empfängers der Zeitung, und infolgedessen wollen die Verleger nicht für alle Mitglieder das Bestellgeld ausgeben. Also da stoßen wir wieder auf einen großen Widerstand.

(Sehr richtig! rechts.)

Die Beförderung der Pakete zwischen Süddeutschland und dem Norden ist verbesserungsbedürftig, das gebe ich dem Herrn Abgeordneten ohne weiteres zu. Wir sind auch fortgesetzt bestrebt, diese Sache zu verbessern. Aber wir nutzen in Wirklichkeit alle jetzt bestehenden Züge, die für den Paketverkehr benutzt werden können, aus; an zu wenig Bahnposteinrichtungen liegt es nicht, sondern daran, daß nutzbare Züge für den Paketverkehr nicht in ausreichender Zahl vorhanden sind.

Dann möchte ich nur einen Irrtum berichtigen, der dem Herrn Abgeordneten Diez unterlaufen ist. Wenn ich recht gehört habe, gab er an, beim Zeitungsdienste setzten wir 30 Millionen zu.

(Abgeordneter Diez [Konstanz]: Schätzungsweise!)

Daran ist gar nicht zu denken. Der ganze Einnahmebetrag aus dem Titel beträgt für dieses Jahr 13 1/2 Millionen Mark, glaube ich. Berechnungen über die Rentabilität einzelner Betriebszweige sind zwar schwer aufzustellen, weil man die verschiedenen Zweige nicht so auseinanderhalten kann. Die Trennungen sind meist willkürlich und hängen von den einzelnen Menschen ab. Wir haben aber einmal versucht, da, wo solcher Zeitungsvertrieb konzentriert ist, festzustellen, ob ein Ausfall vorhanden, und wie groß er wohl wäre. Danach würde ein Ausfall, wenn er überhaupt vorhanden ist, nicht höher als auf etwa 3/4 Millionen zu schätzen sein. Also von den Zahlen, die der Herr Abgeordnete glaubte anführen zu sollen, ist nicht die Rede.

Das wären wohl die Fragen, die an die Verwaltung gestellt worden sind.«

(Bravo! rechts.)

Der Abgeordnete Hubrich (Oberbarnim) (F. Vp.) gab der Einmütigkeit des Reichstags, für die Besserstellung der Assistenten- und Schaffnerklasse einzutreten, Ausdruck. Die für die Schaffner vorgeschlagenen Gehaltszulagen seien auch für die Landbriefträger beim Einrücken in die Schaffnerstellung und für die gehobenen Unterbeamten, deren Gehalt sich nach dem früheren Schaffnergehalt richte, von Vorteil. Die Ungleichheiten in der Besoldung der vor oder nach dem 1. April 1905 beförderten gehobenen Unterbeamten müßten beseitigt werden. Zu erstreben sei auch, daß die Postboten nicht länger als 10 Jahre auf die etatsmäßige Anstellung zu warten haben. Der Redner erörterte ferner Wünsche, betreffend Vermehrung der Stellenzulagen für Obersekretäre und Postmeister, Erhöhung der Fahrt- und Überlagergebühren der Bahnpostbeamten, Gleichstellung der Postbeamten mit den Reichs-Eisenbahnbeamten in bezug auf Gewährung besonderer Zuschüsse sowie betreffend Schadloshaltung der Postbeamten in den thüringischen Staaten für die hohen Steueraufwendungen. Im weiteren führte er aus, daß die Tätigkeit der Betriebsbeamten nicht weniger schwierig und nicht weniger verantwortungsvoll, deshalb auch nicht geringer zu bewerten sei als die der Beamten im Verwaltungsdienst, und bemängelte, daß sich den Assistenten, die die Sekretärprüfung nicht ablegen, und den gehobenen Unterbeamten keine Beförderungsaussichten bieten. Die Rede schloß mit einer scharfen Zurückweisung der Äußerungen des Abgeordneten Wendel über die Beamten und ihre Stellung zur Sozialdemokratie.

Der Abgeordnete Dr. Trendel (Z.) führte Klage über Beanstandungen von Zeitungsbeilagen in Kreuzbandsendungen und der Versendung von Reklamen mehrerer Firmen in gemeinsamem Umschlage.

Der Abgeordnete Dr. Schatz (Els.-L.) trat hauptsächlich dafür ein, daß die den Reichs-Eisenbahnbeamten in Elsaß-Lothringen zugestandenen Zulagen auch den Reichs-Post- und Telegraphenbeamten gewährt würden.

Die Verhandlungen wurden dann auf den 17. Februar vertagt.

(Schluß folgt.)

Das Postwesen in Persien.

Von Ober-Postinspektor Ehrhard in Berlin.

(Schluß.)

Über die ganze Zeit von 1876 bis 1900 meldet der Verwaltungsbericht nur noch, daß ein Postanweisungsabkommen mit Frankreich einschließlich Algerien am 9. April 1884 abgeschlossen und am 10. Januar 1886 auf Tunis ausgedehnt wurde, sowie daß am $\frac{27. \text{ August}}{8. \text{ September}}$ 1890 ein Postvertrag mit der Türkei zustande kam, daß aber im ganzen der Dienst in dem von Riederer geschaffenen Umfange noch aufrechterhalten werden konnte. So war doch dessen Werk nicht vergeblich gewesen.

Je mehr sich aber in Persien der Verkehr auch mit den Nachbarstaaten entwickelte, um so mehr häuften sich, wie der persische Bericht selbst zugibt, »die Klagen des Publikums über unzählige Unregelmäßigkeiten im Postdienst, und als 1900 auch noch die fremden Verwaltungen als Gläubiger der Generalpächter Vorstellungen erhoben, da begriff die Regierung, daß das Pächterunwesen nicht länger aufrechterhalten werden konnte«. Jetzt endlich entschloß der Schah sich dazu, die Post als staatliche Verwaltung einzurichten, und erbat von der belgischen Regierung die Überlassung eines höheren Postbeamten, der die gründliche Reform durchführen sollte. Herr Vercauteren übernahm diese Aufgabe, kam aber über die vorbereitenden Arbeiten nicht hinaus und mußte infolge eines Sturzes vom Pferde bald wieder nach Belgien zurückkehren. Darauf wurde im Jahre 1902 dem persischen Generalzolldirektor Herrn Naus die Postreform übertragen und zugleich das Postwesen als staatliche Verwaltung mit dem Zollwesen demselben Leiter unterstellt. Das Pachtsystem war endlich beseitigt, doch erlebte es 1908/09 eine vorübergehende Wiederauferstehung, ein Beweis für die bis in die neueste Zeit wiederholten Kämpfe um die fette Pfründe und für die Schwierigkeit, geordnete, neuzeitliche Verhältnisse einzuführen.

Naus hatte 21 belgische Beamte für den Zoll- und Postdienst einberufen und die Postreform nach Kräften gefördert, wie aus der nachstehenden Übersicht wichtiger Daten der neueren Postgeschichte Persiens hervorgeht. Im Februar 1907 aber verfügte der Schah Mohammed Ali, »dem Verlangen einiger einflußreichen Personen nachgebend« — wie der amtliche Bericht sagt —, wieder die Trennung der Postverwaltung von der Zollverwaltung; von den belgischen Beamten wurden 20 nur noch im Zolldienste verwandt, im Postdienste verblieb nur ein einziger Belgier. Dieser, Herr Molitor, sollte an Naus Stelle das Postwesen leiten; er verfügte aber nur über eingeborenes Personal und konnte daher die von Naus angebahnten Reformen zunächst nicht weiter fortführen, um so weniger, als gleichzeitig — trotz der gemachten übeln Erfahrungen — das alte Pachtsystem wieder eingeführt wurde. Die persische Post kam wieder in die Hände von Generalpächtern, deren mehrere einander in schneller Folge ablösten; auch Emin ul Mulk taucht vom Mai bis November 1908 als »fermier général« wieder auf. Dieses Zwischenspiel nahm aber bald ein Ende, die Unhaltbarkeit des Systems muß sich schnell erwiesen haben. Im April 1909 wurde Mokhber-ed-Dovleh zum ersten persischen »Minister der Posten und Telegraphen« ernannt, allerdings schon im Juli desselben Jahres von Serdar Mansur abgelöst. Seit dem 21. März 1911 ist das Ministerium mit dem des Handels vereinigt, und beide stehen als »Ministerium des Handels, der Posten und Telegraphen« unter zwei — anscheinend gleichgestellten — Ministern: Mohamed Kaghan und Prinz Assadollah Mirza.

Welche Fortschritte das Postwesen in Persien trotz der schwierigen Verhältnisse unter der Leitung der Herren Naus und Molitor von 1902 bis 1911 gemacht hat, geht am besten aus folgender Übersicht hervor, die dem amtlichen Bericht entnommen ist.

III. Übersicht über die wichtigsten Fortschritte im persischen Postwesen von 1902 bis 1911.

1902. Das Pachtsystem wird beseitigt, die Post staatlich verwaltet.

Die alten Schulden der Generalpächter werden bezahlt (es handelt sich anscheinend um Forderungen auswärtiger Verwaltungen, die die persische Regierung nachträglich hat bezahlen müssen).

Der Inlands-Postanweisungsdienst wird eingeführt.

1903. Persien tritt dem internationalen Postpaketvertrage bei (Oktober).

Zwischen Persien und Britisch Indien wird ein regelmäßiger Postengang über Kuh-Malek-Siah und Ziaret eingerichtet.

1904. Der Postpaketdienst mit Europa im Durchgang durch Rußland wird eröffnet (August); die persischen Postämter Djulfa, Astara, Mesched-isser, Benderguez und Badjguiran werden zu Auswechselungs-Postanstalten bestimmt.

Zwischen Deutschland und Persien wird daneben noch ein Postpaketaustausch über Britisch Indien vereinbart.

1905. Das besondere Postpaketabkommen zwischen Persien und Rußland tritt am 1. April in Kraft.

Am 21. Mai wird ein neues Verfahren im Inlands-Postpaketdienst eingeführt.

1906. Das Meistgewicht der zwischen Persien und der Türkei ausgetauschten Postfrachtstücke wird auf 40 kg erhöht.

(Der Bericht erwähnt außerdem für 1906 noch eine Ergänzung des »französich-persischen Abkommens von 1890«; es ist nicht bekannt, worauf sich dieses Abkommen bezieht.)

1907. Zwischen Deutschland und Persien wird ein unmittelbarer Postpaketaustausch durch die neue Dampferlinie der Hamburg-Amerika-Linie nach dem Persischen Golf vereinbart.

Die seit 1902 vereinigten Verwaltungen der Posten und der Zölle werden auf Befehl Mohamed Ali Schah's wieder getrennt.

Es wird ein Postverzollungsdienst bei den Grenz-Postanstalten eingeführt.

1908. Das Pachtsystem wird wiederhergestellt (im Mai); der Postanweisungsdienst wird, »weil unvereinbar mit dem Pachtsystem« aufgehoben (!).

Vom Oktober ab können mit persischen Freimarken frankierte Briefe nach dem Ausland über die britisch-indischen Postanstalten in Persien (Buschir, Mohammerah, Bender Abbas, Lingah und Dschask) geleitet werden; bis dahin hatten diese Postanstalten die Weiterbeförderung solcher Briefsendungen verweigert, die persischen Postanstalten am Persischen Golf hatten daher Briefe nach dem Auslande nicht annehmen und befördern können, da sie keine eigenen Postverbindungen dahin hatten.

1909. In einer Verordnung werden die Fälle bekannt gegeben, in denen die persische Postverwaltung jede Ersatzverbindlichkeit für Verlust oder Beschädigung der ihr anvertrauten Sendungen ablehnt.

Das Pachtsystem wird wieder beseitigt (im April). Das Postwesen wird einer Abteilung des Ministeriums der Posten und Telegraphen unterstellt.

1910. Für Wertbriefe, die Wechsel enthalten, wird eine Einheitstaxe von $^1/_4$ v. H. des Wechselbetrags eingeführt.

Gewöhnliche Briefe und Postkarten an die Generaldirektion der Posten oder an eine Provinzdirektion werden portofrei befördert, wenn sie Beschwerden, Anträge oder Nachfragen enthalten.

Die Taxe für Zeitungen wird um die Hälfte ermäßigt.

1911. Briefe mit Banknoten im Wertbetrage von nicht über 5 Toman werden zur Beförderung als Wertbriefe zugelassen.

Versuchsweise werden Postfrachtstücke im innern Verkehr zugelassen.

IV. Heutige Gliederung der persischen Postverwaltung.

Die von Herrn Molitor geleitete Generaldirektion der Posten bildet seit 1907 eine Abteilung des Ministerims des Handels, der Posten und Telegraphen, ihr Sitz ist Teheran. Unter Herrn Molitors Leitung hat das Postwesen einen sehr bemerkenswerten Aufschwung genommen. Das beleuchten schon folgende Angaben. Während die Generaldirektion 1907 nur 6 Beamte und 5 Diener umfaßte und der Chef persönlich außer der obersten Leitung der Verwaltung noch den gesamten Schriftwechsel in französischer Sprache (internationaler Dienst, Abrechnung mit fremden Verwaltungen und mit persischen Unternehmern, Beschwerden, Statistik usw.) selbst erledigen und daneben noch mit dem Publikum mündlich verkehren mußte, weist die Generaldirektion 1911 schon 28 Beamte und 15 Diener auf.

Die Gliederung des übrigen Verwaltungskörpers befindet sich noch im Übergangszustande. In ganz Persien, einem Reiche von etwas mehr als der dreifachen Größe des Deutschen Reichs (Persien umfaßt 1 650 000, das Deutsche Reich 540 000 qkm), aber mit nur 6 Millionen Einwohnern (das Deutsche Reich mit 66 Millionen hat das Elffache), gab es am 20. März 1911, dem persischen Jahresschluß, mit dem auch der Verwaltungsbericht abschließt, insgesamt nur 145 Postämter und 12 Agenturen mit zusammen 352 Beamten, 263 Unterbeamten und 235 Kurieren (Reitern und Fußboten). Von den Postanstalten sind 8 noch unmittelbar der Generaldirektion unterstellt, weil jede davon die einzige in der Provinz ist. Die übrigen Postanstalten sind Zwischenbehörden unterstellt, die entweder »Direction provinciale« oder »Direction régionale« heißen, je nachdem sie über alle Postanstalten einer Provinz oder nur über einen Teil davon gesetzt sind; es gibt 13 »Directions provinciales« und 6 »Directions régionales«, mit je 2 bis 19 unterstellten Postanstalten. Diese Direktionen werden aber nicht von besonderen Beamten verwaltet, sondern der Vorsteher des größten Postamts des Bezirks versieht zugleich die Direktionsgeschäfte. Alle Vorsteher, einerlei ob eines Postamts oder einer Direktion, führen den gleichen Titel »Raïs« oder »Chef«. Die Raïs der Direktionen und der 8 unmittelbaren Postanstalten sind ermächtigt, mit den Provinz-Gouverneuren und Ortsbehörden in Angelegenheiten, die deren Mitwirkung verlangen, unmittelbar zu verkehren, haben aber der Generaldirektion Bericht davon zu erstatten. Alle übrigen Angelegenheiten, namentlich Annahme und Versetzung von Beamten aller Grade, Festsetzung der Gehälter und Entschädigungen oder Belohnungen und Strafen sowie alle Änderungen oder Neuerungen im praktischen Dienste bleiben der Entscheidung der Generaldirektion vorbehalten. Der Bericht erklärt diese Beschränkung der Befugnisse der Raïs damit, daß sie noch wenig Erfahrung besäßen und nur geringe dienstliche Ausbildung genossen hätten; bevor nicht ein Betriebs-Inspektionsdienst eingerichtet wäre, könnten die Befugnisse der Raïs nicht erweitert werden. Damit findet auch die verhältnismäßig große Zahl der in der Generaldirektion benötigten Beamten ($^1/_{18}$ der Gesamtzahl) ihre Erklärung.

V. Postbetriebsdienst und Tarife.

Die persischen Postanstalten befassen sich im Inlandsdienste mit der Annahme, Beförderung und Bestellung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen, Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapieren, von Briefen mit Wertangabe (Inhalt auf Banknoten und Wechsel beschränkt), von Wertkästchen sowie von Postpaketen und Frachtstücken ohne und mit Wertangabe. Der Postanweisungsdienst ist seit 1909 eingestellt.

Der Postzwang erstreckt sich nur auf Briefe, und zwar auf solche, die zwischen Orten mit Postanstalt versandt werden.

Im internationalen Dienste nimmt Persien teil am Austausche von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen jeder Art; ferner besteht ein internationaler Dienst für Postpakete ohne und mit Wertangabe (bis 400 ℳ), an dem aber nur einige persische Grenz-Postanstalten im Nordwesten (über Rußland) und im Süden (über Britisch Indien oder unmittelbar zur See über Hamburg) teilnehmen. Außerdem tauscht Persien mit Frankreich auch Postanweisungen aus.

Für alle Sendungen, außer gewöhnlichen Briefen und Postkarten, besteht Frankierungszwang; alle Arten von Sendungen können unter Einschreibung (Gebühr 11 Schahi) versandt werden.

Im Inlandsdienste kosten:

Gewöhnliche Briefe: 6 Schahi (also etwa 10 Pf.) für die ersten 2 Miskal (1 Miskal = $4^2/_3$ g) und 3 Schahi für jedes weitere Miskal; im Ortsverkehr nur 1 Schahi für jedes Miskal, mindestens 2 Schahi;

Postkarten: 2 Schahi (etwa 3 Pf.); die amtlich herausgegebenen Postkarten mit Ansicht (16 Muster) kosten auch nur 2 Schahi. Postkarten mit Antwort gibt es nicht. Unfrankierte Briefe und Postkarten werden mit der doppelten Taxe belegt;

Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere: 2 Schahi (Zeitungen nur 1 Schahi) für je 10 Miskal. Meistgewicht 500 Miskal (etwa $2^1/_4$ kg) für Drucksachen und Geschäftspapiere, 80 Miskal (etwa 370 g) für Warenproben;

Wertbriefe: neben dem Briefporto und der Einschreibegebühr (11 Schahi) noch 10 Schahi Versicherungsgebühr, wenn der Brief Banknoten (Höchstbetrag 5 Toman = 16 ℳ) enthält oder $^1/_4$ v. H. des angegebenen Wertes, wenn der Brief Wechsel enthält.

Postpakete: Die Gebühren sind nach Gewicht und Entfernung abgestuft,

je 100 Miskal (= 465 g) kosten auf eine Entfernung von

0 bis 50 Farsakh	(bis 325 km)....	10 Schahi,
50 - 80 -	(- 520 -)....	15 - ,
80 - 120 -	(- 780 -)....	20 - ,
120 - 200 -	(- 1300 -)....	30 - ,
über 200 -	....	50 - .

Daneben wird für Wertpakete eine Versicherungsgebühr von 10, 20 oder 30 Schahi für je 10 Toman nach den Entfernungstufen von 100, 200 oder mehr Farsakh erhoben.

Meistgewicht: 6 Batman (1 Batman = 2970 g = rund 3 kg), 10 Batman oder unbeschränkt, je nachdem das Paket durch Botenposten, Reitposten oder Fahrposten zn befördern ist.

Wertgrenze: für Barsendungen in Silber 250 Toman (= 800 ℳ), in Gold 500 Toman (= 1600 ℳ), für sonstige Sendungen unbeschränkt.

Frachtstücke (im Gewichte von 12 Batman und mehr): 8 bis 100 Schahi für jeden Batman nach einem für die wichtigsten Postorte aufgestellten, je nach der Entfernung verschieden bemessenen Sondertarif.

Zur Frankierung der Sendungen sind Freimarken in 16 Wertsorten (zu 1, 2, 3, 6, 9, 10, 13 und 26 Schahi und zu 1, 2, 3, 4, 5, 10, 20 und 30 Kran) herausgegeben. 1 Kran = 20 Schahi = 40 cts = 32 Pf.

Im internationalen Verkehr werden die den internationalen Taxen entsprechenden Gegenwerte in der Landeswährung erhoben.

Die persische Post befaßt sich nicht selbst mit der Beförderung von Reisenden; diese liegt den Posthaltern ob, wie man die Privatfuhrunternehmer der Postkurse bezeichnen kann, denen auch die Postpferde und Wagen gehören. Die Reisenden werden auf den fahrbaren Wegen in Karren, Omnibussen oder in offenen oder gedeckten Kutschwagen, auf unfahrbaren Wegen mit den Pferden der Poststationen befördert. Die Postverwaltung setzt die Abgangszeiten der Posten, die mit den gleichen Beförderungsmitteln versandt werden, fest und bestimmt auch den Tarif und die Dienstanweisung für den Reiseverkehr. Die Einnahmen aus diesem verbleiben den Posthaltern, die aber auf jedem Fahrschein eine Freimarke von 1 Kran verrechnen müssen. Dem Parlament liegt seit 1909 ein Gesetzentwurf vor, der der Postverwaltung das Monopol für die regelmäßige periodische Beförderung von Reisenden und Reisegepäck mit Relaiswagen sichert. — Zugleich sieht dieser Gesetzentwurf auch die Ausdehnung des Postzwanges auf Postkarten vor.

Die Bestellung der Postsendungen begegnet in Persien, namentlich in den größeren Städten, eigenartigen Schwierigkeiten, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es gibt keine Familiennamen, die Adresse muß daher neben dem Namen, dem Gewerbe, dem Stadtteil oder der Karawanserai, wo der Empfänger wohnt, auch noch seine Verwandtschaft und seinen Geburtsort angeben, sonst kann der Briefträger erst nach vielen Bemühungen unter einer Menge Gleichnamiger den Richtigen ausfindig machen;
2. die Frauen wohnen in besonderen Teilen der Wohngebäude, zu denen die Postboten keinen Zutritt haben; Sendungen an Frauen sind daher schwer anzubringen;
3. infolge des mißtrauischen Charakters der Perser wird ein sehr großer Teil der Postsendungen unter Einschreibung gegen Empfangsanzeige versandt, was natürlich die Bestellung noch erschwert;
4. Hausbriefkasten gibt es nicht.

Aus diesen Gründen wurden früher bei der Ankunft eines Kuriers die angekommenen Briefe usw. im Hofe der Postkarawanserai einfach ausgerufen; der Empfänger mußte sich melden. Jetzt aber soll der Bestelldienst sich wenigstens in den bedeutenderen Städten zu allgemeiner Zufriedenheit abwickeln. In den kleineren Orten holen die Empfänger ihre Sendungen vom Postschalter ab.

Pakete sind allgemein von der Bestellung ausgeschlossen; nur in Teheran selbst besteht für Pakete mit Fischen und Wild eine Eilbestellung. Dort sind auch 50 Schließfächer eingerichtet worden, von denen aber nur 2 vermietet werden konnten.

In Teheran finden täglich 3 Briefbestellungen statt, die von 34 Briefträgern besorgt werden; eine Bestellung davon mit 4 Briefträgern umfaßt nur Ortssendungen. Sonst haben nur Rescht, Tauris und Kaswin täglich 2 Briefbestellungen, alle übrigen Postorte eine Bestellung, je nach Ankunft der Post.

Mit der Aufstellung von Briefkasten hat man in Persien wenig Glück gehabt. Seit 10 Jahren ist in Teheran wiederholt versucht worden, die Bevölkerung durch Aufstellung von Briefkasten in den bevölkertsten Stadtteilen an diese einfache Auflieferungsart zu gewöhnen. Der Bericht sagt lakonisch: Das Publikum hat niemals Zutrauen dazu fassen können, so daß man 1910 die Kasten wieder beseitigen mußte. Man will aber jetzt durch Aufstellung einer neuen, in Österreich bereits bestellten Art von Kasten aus Stahl mit einem sich selbsttätig öffnenden und schließenden Leerungsack nochmals das Zutrauen des Publikums zu gewinnen suchen.

VI. Postkurswesen.

Eisenbahnen gibt es in Persien noch nicht, daher kommen für die Postbeförderung nur Landpostkurse in Betracht, die in einer Gesamtzahl von 100 Kursen und in einer Gesamtausdehnung von 2314 Farsakh = rund 15 000 km bestehen. Davon entfallen 797 Farsakh, fast genau ein Drittel, auf 24 Hauptkurse, auf denen die Posten durch vierspännige Postwagen, »Gari« genannt, befördert werden, 898 Farsakh auf 42 Reitpostkurse, auf denen Pferde, Maultiere oder Kamele die Postsäcke auf dem Rücken tragen, und 619 Farsakh auf 34 Botenpostkurse; die Fußboten heißen »Gaced«.

Es gibt in Persien 120 staatliche und 143 Privat-Pferde-Relaisstationen mit zusammen 2370 Zugpferden und 632 Wagen und Karren.

Die Länge der Kursstrecken ist sehr verschieden. Sie beträgt bei den Güterposten von 2 bis zu 146 Farsakh (also bis zu 950 km!), bei den Reitposten von 3 bis zu 72 Farsakh (also bis zu 470 km), bei den Botenposten von 1 bis zu 84 Farsakh (also bis zu 550 km).

Die Güterposten verkehren auf 16 Kursen zweimal, auf 4 Kursen dreimal, auf 2 Kursen viermal und auf dem Kurse Teheran–Kaswin–Rescht–Enseli fünfmal in der Woche, die Reitposten ein- bis zweimal, nur auf einem Kurse dreimal die Woche und die Botenposten fast sämtlich nur einmal, einige wenige zweimal die Woche.

Insgesamt werden auf allen Postkursen zusammen in einem Jahre ungefähr 442 416 Farsakh = 2 875 700 km zurückgelegt.

Auf dem Seewege bestehen Postkurse zwischen Enseli und Astara, Enseli und Baku, Meched-isser und Bender-Guez im Norden sowie zwischen den Postanstalten am Persischen Meerbusen unter sich und mit Basra und Britisch Indien sowie mit Hamburg.

VII. Verkehrsstatistik.

Aus den reichhaltigen statistischen Übersichten, die dem Verwaltungsberichte beigegeben sind, seien folgende Zahlen aus dem Jahre 1910/11 hier mitgeteilt, die am deutlichsten den Aufschwung des persischen Postverkehrs und seinen heutigen Umfang veranschaulichen.

Im Inlandsverkehr wurden befördert:

2 257 749 Briefsendungen jeder Art, darunter 272 909 (= 12 v. H.) eingeschriebene und 69 797 portofreie [1]), aber nur 27 547 Postkarten, 102 843 Drucksachen und 14 092 Warenproben. Die verschlossenen Briefe (2 043 470) bilden weitaus die Mehrzahl;

nur 59 445 gewöhnliche Pakete, aber 110 432 Pakete mit Wertangabe (insgesamt 60 960 000 frcs). Auch diese Zahlen sind bezeichnend für das Mißtrauen, das der Perser von früher her noch in bezug auf die Sicherheit der ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen der Post anvertrauten Sendungen hegt.

---

[1]) Portofreiheit genießen in Persien nicht nur der Schah und der Regent sowie die Postverwaltung selbst, sondern auch die Ministerien, das Bureau des Parlaments und der Präsident des Reichs-Gesundheitsrats.

Der internationale Verkehr ist verhältnismäßig sehr lebhaft. 1910/11 wurden gezählt:

924 274 angekommene }
548 796 abgegangene } Briefsendungen, darunter zusammen 215 774 eingeschriebene,
7 007 durchgehende }

zusammen 1 480 077

180 348 angekommene } gewöhnliche Pakete
1 353 abgegangene }
92 338 angekommene } Pakete mit Wertangabe
4 058 abgegangene } (zusammen 25 610 058 frcs),

285 abgegangene Postanweisungen nach Frankreich (über 4 618 frcs),
115 angekommene - aus - (- 4 248 -).

Den bedeutsamsten Aufschwung zeigt der Postpaketverkehr aus dem Auslande nach Persien, der eine geradezu stürmische Aufwärtsentwicklung nachweist, wie folgende Zahlen darlegen:

Rechnungsjahr (21. März bis 20. März)	gewöhnliche Pakete	Pakete mit Wertangabe	Angegebener Wert frcs
1904/5	870	704	51 000
1905/6	6 032	7 153	443 000
1906/7	31 483	6 549	539 000
1907/8	51 700	9 040	778 000
1908/9	54 204	12 542	2 004 000
1909/10	148 594	43 889	9 210 670
1910/11	180 348	92 338	24 295 664.

Von diesen Paketen wurden 99,4 v. H. über Rußland nach Persien befördert. Der Leitweg über Britisch Indien kommt nur mit 0,3 v. H., der über die asiatische Türkei mit 0,25 v. H. und der über Hamburg unmittelbar mit 0,05 v. H. in Betracht.

Im Jahre 1911/12 soll nach einem in Brüssel erschienenen amtlichen Ausweis der persischen Zollverwaltung die Zahl der eingegangenen Postpakete bereits 308 000 (209 000 gewöhnliche und 99 000 mit Wertangabe) betragen haben.

Die wichtigste Auswechselungs-Postanstalt für Pakete ist Enseli mit 165 817 (= 61 v. H.) eingehenden und 3494 (= 64 v. H.) ausgehenden Paketen. Dann folgen Djulfa (57 828 und 274), Badjgiran (34 760 und 530), Astara (7488 und 40), Meched-isser (3250 und 46) und Bender-Guez (1985 und 45). Die übrigen Auswechselungs-Postanstalten haben keinen nennenswerten Paketverkehr.

Für die Sicherheitsverhältnisse in Persien recht bezeichnend ist eine lakonische Statistik über die überfallenen und beraubten Posten:

	Zahl der Raubanfälle:	Bezahlte Ersatzbeträge:
1905/6 bis 1907/8....	100	29 400 Kran = etwa 9 408 ℳ,
1908/9	40	28 445 - = - 9 088 -
1909/10	90	47 713 - = - 15 264 -
1910/11	82	130 030 - = - 41 600 -.

Es hat sich dabei wohl im wesentlichen um Postsendungen des Inlandsverkehrs gehandelt. Im Auslandsverkehr sind verhältnismäßig recht wenig Ersatzfälle vorgekommen, von denen noch viel weniger Fälle zur Zahlung von Ersatzbeträgen geführt haben.

	1909	1910
Auf die Gesamtzahl der eingegangenen Briefsendungen	864 000	932 000
entfallen nämlich Ersatzansprüche	161	114
davon haben zur Zahlung von Ersatzbeträgen geführt	9	34.
Auf die Gesamtzahl der eingegangenen Pakete	192 500	277 000
entfallen Ersatzansprüche	158	143
davon haben zur Zahlung von Ersatzbeträgen geführt	3	1.

VIII. Finanzergebnisse.

Der Etat der persischen Postverwaltung weist für das Jahr 1910/11

eine Gesamteinnahme von	3 365 000	Kran
eine Gesamtausgabe von	3 162 000	-
somit einen Überschuß von	203 000	Kran

(= 64 960 *M*) auf.

Unter den Einnahme- und Ausgabeposten sind folgende besonderer Erwähnung wert:

1. Einnahmen:

an Franko, Porto usw.	2 638 000	Kran
aus entwerteten Freimarken beim Verkauf an Sammler	80 784	- [1])
an Inlands-Paketporto für die Auslands-Pakete (ab Grenz-Eingangs-Postanstalt)	323 600	-
an Marken für die Reise-Fahrkarten	24 000	-
aus dem Verkaufe von Pferdefutter (!)	18 760	-

2. Ausgaben:

Gehälter und Vergütungen	1 164 000	Kran,
Bureaukosten	55 000	-
Mieten	80 000	-
Postbeförderungskosten	1 591 000	-
Reisekosten	15 800	-
Telegramm- und Fernsprechgebühren	12 200	-
Heizung, Erleuchtung, Uniformen usw.	84 400	-
Ersatzbeträge (s. oben)	130 000	-
Pensionen	46 000	- .

IX. Schluß.

Trotz der inneren Unruhen und der äußeren politischen Beeinflussungen, an denen das heutige Persien seit Jahren krankt, läßt das Postwesen daselbst im großen und ganzen eine stetige Aufwärtsentwicklung erkennen, und es darf erwartet werden, daß, sobald erst einmal ruhige, geordnete Verhältnisse eingetreten sein werden, auch der Postverkehr schnell anwachsen und das Seine zur Erschließung des an Zukunftsmöglichkeiten reichen Landes beitragen wird. Namentlich aber wird die Anlage von Eisenbahnen, die jetzt noch ganz fehlen, Persien in einer vielleicht nicht gar so entfernten Zukunft eine ähnliche Bedeutung auch für den Fernverkehr zwischen Kleinasien und Indien verschaffen, wie das Land sie im Altertum infolge der großartigen Straßenbauten des Cyrus und des Darius gehabt hat. Soeben

[1]) 1909/10 brachte dieser Posten sogar rund 120 000 Kran ein.

kommt aus Persien die Nachricht, daß der Ministerrat die Konzession der ersten Eisenbahn in Persien, von Djulfa nach Tauris, genehmigt hat.

Wie der Verkehr der Neuzeit und uralte Gebräuche in diesem merkwürdigen Lande zusammenklingen, davon ist auch der amtliche Verwaltungsbericht, dem das Vorstehende im wesentlichen entnommen ist, ein Beweis. In dem Berichte sind nämlich die Kalenderjahre und die Monate teils mit den Zahlen unserer Zeitrechnung, teils mit persischen Namen bezeichnet, die allerhand Tiernamen bedeuten. Es sind das die Jahres- und Monatsnamen aus der alten mongolischen Zeitrechnung, die nur eine Spanne von 12 Jahren umfaßt und dann immer wieder von vorn beginnt, auch »uigurisch-türkischer Zyklus« genannt. Diese Zeitrechnung ist zwar im öffentlichen Leben Persiens fast gar nicht mehr im Gebrauche, wird aber nach einer alten Sitte in feierlichen öffentlichen Dokumenten neben der Angabe der mohammedanischen Jahre und Monate benutzt. Es macht auf den Leser einen eigenartigen Eindruck, wenn er in einem neuzeitlichen amtlichen Postberichte die Rechnungsjahre bezeichnet sieht als »Jahr des Ochsen«, »Jahr des Affen«, »des Hasen« usw. Es ist wohl von Interesse, den »uigurisch-türkischen Zyklus« einmal mit der christlichen und mit der mohammedanischen Zeitrechnung zusammenzustellen. Dann ergibt sich folgende Tabelle, mit der diese Betrachtung des persischen Postwesens ihren Abschluß finden möge. Die mohammedanische Zeitrechnung ist um 582 Jahre hinter der christlichen zurück, ihre Jahreszahlen sind in der Tabelle der Kürze halber nur einmal neben den anderen angegeben.

Sytschkan-il	=	Jahr der Maus	=	1888, 1900, 1912 usw.[1]) oder 1306, 1318, 1330[2])
Ud-il	=	- des Ochsen	=	1889, 1901, 1913
Pars-il	=	- - Leoparden	=	1890, 1902, 1914
Tawyschkan-il	=	- - Hasen	=	1891, 1903, 1915
Lui-il	=	- - Krokodils	=	1892, 1904, 1916
Yilan-il	=	- der Schlange	=	1893, 1905, 1917
Yunt-il	=	- des Pferdes	=	1894, 1906, 1918
Ghoui-il	=	- - Schafes	=	1895, 1907, 1919
Pitchi-il	=	- - Affen	=	1896, 1908, 1920
Takbaghoui-il	=	- der Henne	=	1897, 1909, 1921
It-il	=	- des Hundes	=	1898, 1910, 1922
Tanguz-il	=	- - Schweines	=	1899, 1911, 1923 usw.

Die Monatsnamen des uigurisch-türkischen Jahres entsprechen den Namen der Sternbilder des Tierkreises:

1.	Hamal	=	Widder,	7.	Mizan	=	Wage,
2.	Saur	=	Stier,	8.	Akrab	=	Skorpion,
3.	Yanza	=	Zwillinge,	9.	Kaus	=	Schütze,
4.	Saratan	=	Krebs,	10.	Yadi	=	Steinbock,
5.	Asad	=	Löwe,	11.	Dalv	=	Wassermann,
6.	Sumbulah	=	Jungfrau,	12.	Hut	=	Fische.

Der Jahresanfang, nämlich der 1. Hamal, entspricht unserm 21. März, der Frühlings-Tag- und Nachtgleiche.

---

[1]) Der christlichen Zeitrechnung.
[2]) Der mohammedanischen Zeitrechnung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 6. BERLIN, MÄRZ. **1913.**

Das Postzeitungsamt.

Von Ober-Postsekretär Ed. Wefelmeier in Berlin.

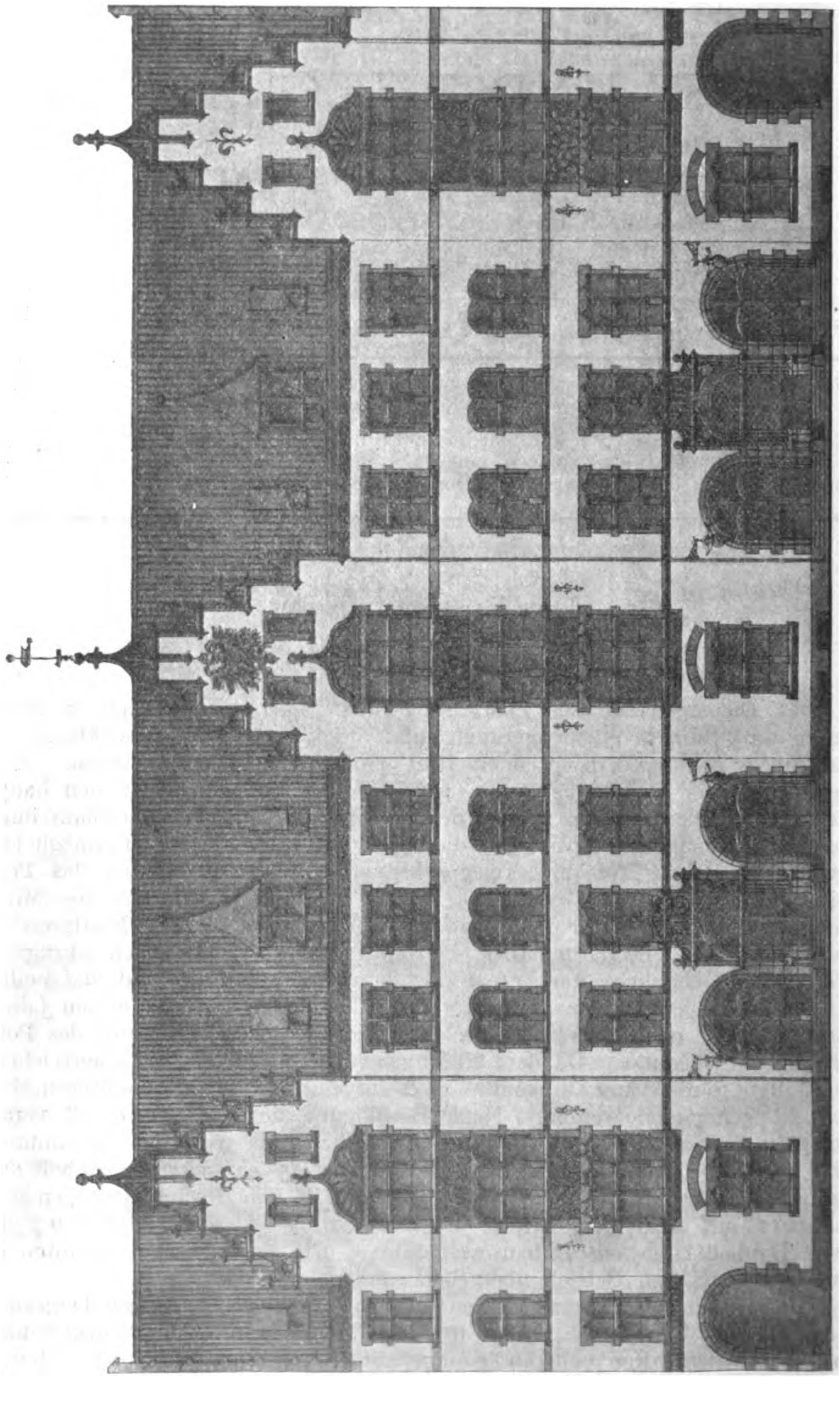
Das Dienstgebäude des Postzeitungsamts Dessauer Straße 4/5 in Berlin wurde im Jahre 1895 fertiggestellt und bezogen.[1]) Der Geschäftsumfang des Amtes hat seitdem in unerwartet großem Maße zugenommen. Zehn Jahre nach der Errichtung des neuen Gebäudes machte sich in den hauptsächlichsten Dienststellen, z. B. in der Versendungs- und der Bestellabteilung, bereits Raummangel fühlbar. Um die notwendige Erweiterung zu ermöglichen, erwarb die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 1906 das an das Postzeitungsamt grenzende Grundstück Dessauer Straße 3, nachdem die Mittel dazu durch den Etat für 1906 bewilligt worden waren. Der Kaufpreis für das 1109 qm große Grundstück betrug 412 000 *M*, d. s. nach Abzug des Wertes der Gebäulichkeiten 266 *M* für das Quadratmeter Grund und Boden.

Die Gebäude auf dem neu erworbenen Grundstücke wurden in den Jahren 1906 bis 1908 nach und nach zur Erweiterung der Diensträume des Postzeitungsamts benutzt. Da dem Raummangel dadurch aber nicht ausreichend abgeholfen werden konnte, mußte bald auf einen größeren Erweiterungsbau Bedacht genommen werden. Nach Bewilligung der auf 472 000 *M* veranschlagten Baukosten durch den Reichshaushaltsetat wurde im Rechnungsjahre 1910 auf das Gebäude Dessauer Straße 4/5 ein viertes Geschoß aufgesetzt, und im Anschluß an dieses Gebäude in den Rechnungsjahren 1911 und 1912 auf dem Grundstücke Dessauer Straße 3 nach Niederlegung der alten Baulichkeiten ein Anbau ausgeführt. Die neuen Räume konnten im Dezember 1912 dem Betrieb übergeben werden.

Die Fassade des Erweiterungsbaues ist in denselben Stilformen hergestellt wie der ältere Bau, überhaupt ist der neue Teil des Gebäudes in seiner ganzen Ausführung dem alten vollständig angepaßt (Gesamtansicht Abb. 1). Haupt-

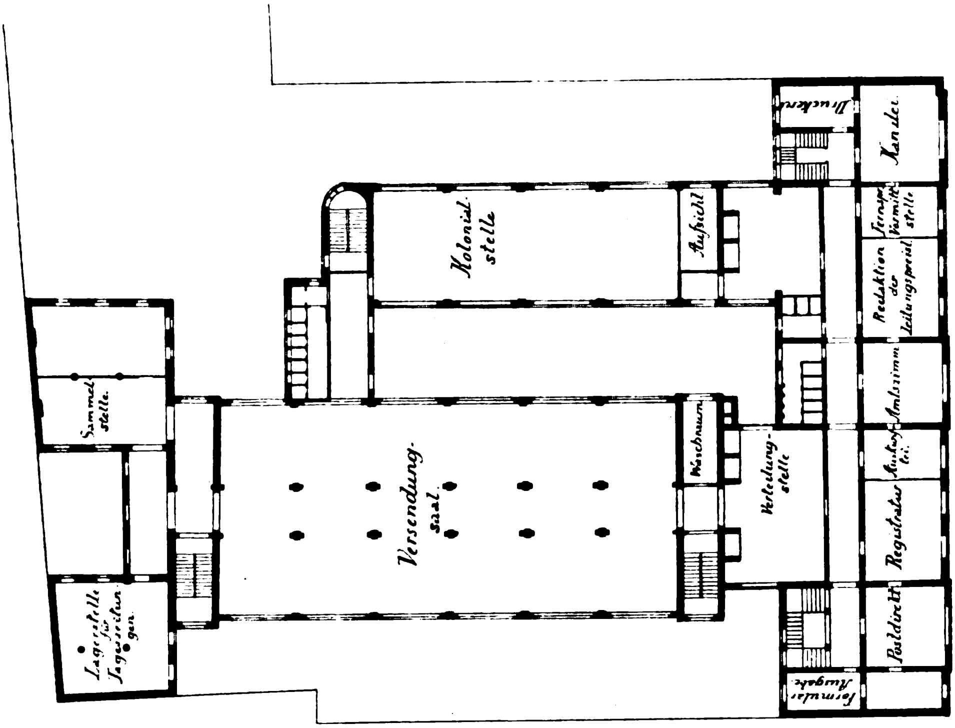
[1]) Vgl. Archiv 1895, S. 303 ff.

Abb. 1.



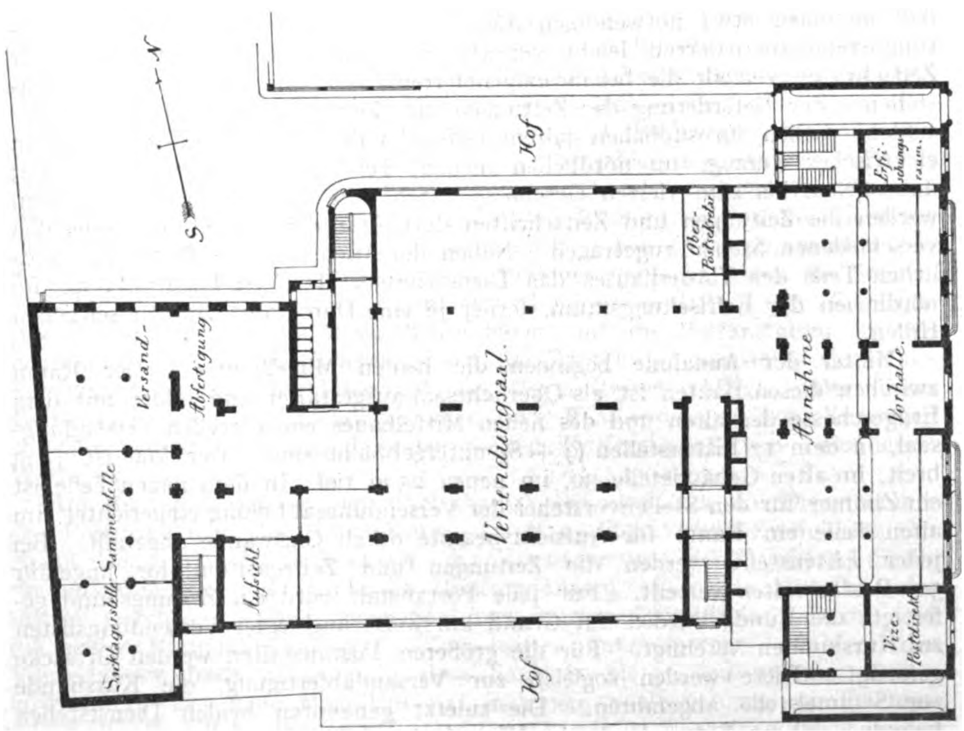
Kaiserliches Postzeitungsamt.

Abb. 3.



II. Geschoß.

Abb. 2.



I. Geschoß.

sächlich war Wert darauf zu legen, große und helle Räume zu gewinnen und den Neubau dem alten Gebäude so anzugliedern, daß sich der Verkehr zwischen den einzelnen Dienststellen glatt abwickeln konnte. Diese Aufgaben sind in möglichst vollkommener Weise gelöst worden.

Das Hauptgebäude besteht aus dem Vorderhause, zwei Mittelbauten und dem Hinterhause (Abb. 2). Das Vorderhaus erhebt sich hinter einem 12,5 m tiefen Vorhof in einer Breite von 50,66 und einer Tiefe von 13,5 m und erstreckt sich über die ganze Ausdehnung der Grundstücke Dessauer Straße 3/5. Das Vorderhaus hat außer Keller- und Dachgeschoß vier, die Mittelbauten und das Hinterhaus haben drei Geschosse. Vom Vorhofe gelangt man durch sechs breite Türen und den Windfang in die Vorhalle und die durch eine Paketbande von ihr getrennte Annahmehalle. Diese Räume sind 31 m breit und nehmen die ganze Tiefe des Vorderhauses ein. In der Annahmehalle befinden sich im nördlichen und im südlichen Teile zwei Annahmestellen für Tageszeitungen, in der Mitte zwischen beiden liegt die Annahmestelle für Zeitschriften und Zeitungen mit kleiner Auflage. Die südliche Annahmestelle (im alten Gebäudeteile) verteilt die Tageszeitungen auf 9 Listenstellen im Erdgeschoß und auf eine Verteilungstelle im zweiten Geschosse, die wieder 7 Listenstellen in demselben Geschosse den Bedarf an Tageszeitungen zuführt. Die nördliche Annahmestelle (im neuen Gebäudeteile) verteilt die Tageszeitungen auf 8 Listenstellen im Erdgeschoß und die Kolonialstelle im zweiten Geschosse. Der Bedarf an Exemplaren für beide Annahmestellen wird von vornherein festgestellt und von den Verlegern getrennt für beide Stellen eingeliefert. Zur Verteilung der Zeitungsballen (und zu ihrer Beförderung an die Fahrstühle) stehen je zwei schwere, 7,5 m lange und 1,5 m breite Eisentische zur Verfügung, die an die Paketbande anschließen und mit den Füßen in den Erdboden eingelassen sind. Die beiden Annahmestellen und die Verteilungstelle im zweiten Geschosse sind durch Fernsprecher verbunden, so daß sie einen etwa notwendigen Ausgleich der bei ihnen eingelieferten Zeitungsexemplare jederzeit leicht veranlassen können. Die Annahmestelle für Zeitschriften verteilt die bei ihr eingelieferten Exemplare auf sämtliche Listenstellen. Zur Beförderung der Zeitungen und Zeitschriften in die oberen Geschosse dienen im südlichen (alten) Gebäudeteile zwei hydraulische und ein elektrischer Aufzug, im nördlichen (neuen) Teile zwei elektrische Aufzüge; diese gehen bis zum vierten Geschosse durch. In den einzelnen Geschossen werden die Zeitungen und Zeitschriften durch Handwagen befördert oder den verschiedenen Stellen zugetragen. Neben der Annahme befindet sich im südlichen Teile des Vorderhauses das Dienstzimmer des Vize-Postdirektors, im nördlichen der Erfrischungsraum, ferner je eine Durchfahrt zu den seitlichen Höfen.

Hinter der Annahme beginnen die beiden Mittelbauten. Der Raum zwischen diesen Bauten ist als Oberlichtsaal ausgestaltet und bildet mit dem Erdgeschosse des alten und des neuen Mittelbaues einen großen Versendungsaal, in dem 17 Listenstellen (9 + 8) untergebracht sind. Der Saal ist 33 m breit, im alten Gebäudeteile 30, im neuen 25 m tief. In dem neuen Teile ist ein Zimmer für den Stellenvorsteher der Versendungsabteilung eingerichtet, im alten Teile ein Raum für Aufsichtsbeamte durch Glaswände abgeteilt. Bei jeder Listenstelle werden die Zeitungen und Zeitschriften für ungefähr 500 Postanstalten verteilt. Für jede Postanstalt wird ein Zeitungsbund gefertigt; die Bunde werden auf Grund kursweise angelegter Versendungslisten zu Kursbunden vereinigt. Für die größeren Postanstalten werden Ortsäcke gefertigt. Diese werden sogleich zur Versandabfertigung, die Kursbunde zur Sammelstelle abgefahren. Die zuletzt genannten beiden Dienststellen befinden sich im Erdgeschosse des Hinterhauses. Bei der Sammelstelle werden

die von den 17 Listenstellen zugehenden Kursbunde nach Kursen geordnet und in Säcke verpackt und diese ebenfalls der Versandabfertigung überwiesen. Hier werden die Säcke auf die einzelnen Eisenbahnkurse, Berliner Bestellfahrten usw. verteilt und in Postwagen verladen. Von der Versandabfertigung führen sechs Flügeltüren auf die nach dem nördlichen Hofe gelegene Verladerampe, an der gleichzeitig 6 bis 8 Postwagen größter Bauart beladen werden können. Das Erdgeschoß des Hinterhauses enthält ferner die Sacklagerstelle, wo die leer zurückgekommenen Zeitungsäcke aufbewahrt und die täglich erforderlichen Säcke bereitgehalten werden.

Im zweiten Geschosse des Vorderhauses (Abb. 3) befinden sich das Dienstzimmer des Postdirektors, die Registratur, die Auskunftei, das Amtszimmer, die Arbeitstelle der Zeitungspreisliste, die Fernsprechvermittelungstelle, die Kanzlei, die Druckerei und die Formularausgabe. Ferner arbeitet hier die bereits erwähnte Verteilungstelle, die die durch Aufzüge in das zweite Geschoß beförderten Zeitungen den 7 Listenstellen in dem dahinter liegenden Versendungsaal zuführt. Im zweiten Geschosse des Hinterhauses ist eine zweite Sammelstelle untergebracht, bei der die Kursbunde von den Listenstellen im oberen Saale gesammelt und in Säcke verpackt werden. Diese Kurssäcke und die im oberen Versendungsaal gefertigten Ortsäcke werden durch eine Gleitbahn in die Versandabfertigung im Erdgeschosse befördert. Im Hinterhause ist hier ferner die Lagerstelle für Tageszeitungen untergebracht, der die Nachlieferung von fehlgemeldeten Zeitungen obliegt.

Im neuen Mittelbau enthält das zweite Geschoß einen Saal von ungefähr 240 qm Flächeninhalt für die Kolonialstelle, die die Zeitungsbestellungen der Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten und der deutschen Postanstalten in China, in der Türkei und in Marokko bearbeitet. Die bei diesen Postanstalten bestellten Zeitungen — gegenwärtig ungefähr 10 000 Exemplare für 5000 Bezieher — werden unter der Aufschrift der Bezieher verschickt. Um die kostspielige und zeitraubende Verpackung und Versendung jeder einzelnen Zeitungsnummer zu ersparen, ist für die Kolonialstelle seit Jahren eine besondere Versendungsart eingeführt. Es sind Fachwerke mit ungefähr 2600 Einzelfächern vorhanden, für jedes Schutzgebiet usw. eine dem Bedarf entsprechende Anzahl. Jedes Fach ist für einen oder mehrere Bezieher bestimmt und demgemäß bezeichnet. In den Fächern werden die einzelnen Zeitungsnummern beim Erscheinen gesammelt. Die Zeitungen werden erst dann in Pakete mit der Aufschrift der Bezieher verpackt, wenn die Schlußzeit für die Dampfer- oder Eisenbahnverbindung eintritt. Die Zeitungspakete werden teils in wasserdichte Säcke auf die Postanstalten in den Schutzgebieten, teils in Kurssäcke auf die Bahnposten verpackt, denen die Fertigung der Kartenschlüsse auf die Postanstalten obliegt. Bei dieser Betriebsart gehören Versendungsfehler und Fehlmeldungen von Zeitungen zu den Seltenheiten, was bei den weiten Entfernungen von besonderem Werte ist.

Im dritten Geschosse des Vorderhauses befinden sich die Dienstzimmer des Postinspektors, des Kontrolleurs, der Hauptkasse, einer Zweigkasse, der Buchhalterei, der Kassenbeamten, der Kursstelle und der Briefstelle (Stelle für ankommende und abgehende Briefsendungen). Der alte Mittelbau des dritten Geschosses enthält einen Saal von 504 qm Grundfläche. Darin sind die beiden Bestellabteilungen für Zeitschriften untergebracht. Während des Vierteljahrswechsels arbeiten in dem Saale 80 bis 90, zu anderen Zeiten 60 Beamte. Der neue Mittelbau hat in einem Saale von 240 qm Flächeninhalt die Bestellabteilung für Tageszeitungen mit 24 Beamten aufgenommen. Außerdem sind im dritten Geschosse drei Ober-Postsekretäre und die Aufklärungsbeamten für die drei Bestellabteilungen untergebracht.

Das vierte Geschoß enthält im Vorderhause die Prüfungstelle für Zeitungslieferungschreiben nebst Zahlstelle, die Gesetzblattabteilung und die Auslandstellen. Die letztgenannten Stellen vermitteln den Bezug ausländischer Zeitungen für das Inland und für andere ausländische Verwaltungen, soweit das Postzeitungsamt als Auswechslungs-Postanstalt dafür bestimmt ist.

Das Dachgeschoß des alten Mittelbaues enthält zwei Dienstwohnungen für Unterbeamte, ferner eine Lagerstelle für Zeitschriften. In dieser werden die Fehlmeldungen von Zeitschriften erledigt. Im Dachgeschosse des neuen Mittelbaues befindet sich die Lagerstelle für Pflichtexemplare. In Fachwerken mit über 2000 Fächern werden hier die Pflichtexemplare der Zeitungen und Zeitschriften angesammelt, um als Unterlage für die Ermittlung des Jahresgewichts jeder Zeitung zu dienen.

Im südlichen Hofe ist ein Schuppen zur Aufnahme von Dreirädern und Handwagen errichtet, im nördlichen Hofe ein Pferdestall für ein Aushilfsgespann.

Die Gebäude des Postzeitungsamts sind ganz unterkellert. In den Kellern sind die Zentralheizungsanlage mit vier Standkesseln, die Maschinenanlagen für die Aufzüge und die Kleiderablage für Unterbeamte untergebracht. In zwei großen Kellerräumen haben Zettelständer Aufstellung gefunden, an denen Bündel mit ungefähr 18 000 verschiedenen Ortszetteln zur Bezeichnung der Zeitungsbunde in alphabetischer Reihenfolge aufgehängt sind. Ein großer Teil der Keller dient als Lagerraum für Gesetzblätter. Hier werden die Vorräte aller seit 1810 erschienenen Nummern der Preußischen Gesetzsammlung und der seit 1867 herausgegebenen Nummern des Bundes- und des Reichs-Gesetzblatts geordnet aufbewahrt. Aus diesen Beständen wird täglich eine Anzahl von neueren und älteren Nummern an Behörden und Privatpersonen abgegeben. Ferner ist ein feuersicher abgeschlossener Papierkeller vorhanden, der durch einen ebenfalls feuersicheren Schacht mit den Versendungsälen im ersten und zweiten Geschosse verbunden ist. Die in den beiden Sälen täglich zentnerweise aufkommenden Mengen an Papierresten und von den Verlegern benutzten Packmaterialien werden durch den Schacht in den Keller befördert.

Zur Beleuchtung der Höfe und Säle dienten bis 1912 elektrische Bogenlampen. Sie sind durch 400-kerzige Metalldrahtlampen ersetzt worden. In den Sälen sind die Lampen in geschlossenen Armaturen mit Reflektor untergebracht. Es wird dadurch ein ruhiges, halbindirektes Licht erzeugt, das an Helligkeit dem Bogenlichte nicht nachsteht, bedeutend weniger Strom verbraucht als dieses und keine Störungen erleidet, die z. B. beim Einsetzen neuer Dochtkohlen usw. in die Bogenlampen nicht zu vermeiden sind. Die übrigen Diensträume werden ebenfalls durch Metalldrahtlampen von 16 bis 200 Kerzenstärke erhellt. In allen der Versendung dienenden Räumen sind außerdem für den Fall des Versagens der elektrischen Beleuchtung Körper für Gasbeleuchtung vorhanden. Die Erwärmung der Diensträume geschieht durch Niederdruckdampfheizung.

Die Anfänge des Zeitungsvertriebs durch die Post reichen über 100 Jahre zurück. Durch Königliche Verordnung vom 27. Oktober 1810 wurde die Herausgabe einer Preußischen Gesetzsammlung angeordnet. Gleichzeitig wurde das »Königliche Gesetzsammlungs-Debitscomtoir« errichtet, dem der Verlag und Vertrieb der Gesetzsammlung oblag. Im Jahre 1821 folgte das »Königliche Zeitungs-Comtoir«. Die Gründung dieser Anstalt beruht auf dem »Allerhöchsten Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens« vom 15. Dezember 1821. Vorher besorgten die Postbeamten den Zeitungsvertrieb als einträglichen Nebenerwerb. Die Zeitungen wurden mit

den Posten unentgeltlich befördert bei geringen Gegenleistungen der Beamten. In der Provinz hörte dieser Zustand erst mit dem Jahre 1824 auf. Seit dem 1. Januar 1825 wird der Zeitungsdienst allgemein durch die Postanstalten besorgt. Im Jahre 1825 wurde das Gesetzsammlungs-Debitscomtoir mit dem Zeitungs-Comtoir vereinigt und führte fortan den Namen »Königliches Gesetzsammlungs-Debits- und Zeitungs-Comtoir«. Das Comtoir unterstand wie alle Postanstalten dem General-Postamt; bei der Errichtung der Bezirksbehörden wurde es der Ober-Postdirektion Berlin zugeteilt, 1865 aber dem General-Postamt wieder unmittelbar unterstellt.

Das Zeitungs-Comtoir war nach seiner Instruktion vom 15. Dezember 1821 verpflichtet, alljährlich eine Zeitungspreisliste zum Gebrauche für die Postanstalten herauszugeben. Die Liste erschien zuerst Ende November 1822 für das Jahr 1823. Das Postzeitungsamt gibt auch heute noch Ende November die Zeitungspreisliste für das folgende Jahr heraus. Die Liste für 1823 enthält 474, die Liste für 1824 843 Zeitungen. In der Preisliste für 1913 sind 14 480 Zeitungen und Zeitschriften verzeichnet, darunter 11 303 in deutscher Sprache, 3177 in fremden Sprachen. Von den in der Preisliste enthaltenen Zeitungen erscheinen 10 653 im Reichs-Postgebiete, Bayern und Württemberg, davon 222 in fremden Sprachen, 3827 erscheinen im Auslande, darunter 872 in deutscher Sprache; von letzter Zahl entfallen 417 auf Österreich, 21 auf Ungarn, 434 auf das übrige Ausland. Beim Postzeitungsamt allein sind 1449 Zeitungen und Zeitschriften zum Postvertrieb angemeldet, darunter 26 in fremden Sprachen.

Von diesen 1449 Blättern erscheinen

seltener als wöchentlich einmal	749
wöchentlich einmal	547
wöchentlich zweimal	46
wöchentlich dreimal	9
wöchentlich sechsmal	66
wöchentlich siebenmal	17
wöchentlich zwölfmal	7
wöchentlich dreizehnmal	8.

Durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, ist auch die Zeitungsgebühr neu festgesetzt worden. Da bei der Berechnung dieser Gebühr das Jahresgewicht der Zeitungen berücksichtigt wird, ist dieses seit dem Jahre 1901 bei allen Zeitungen in der Zeitungspreisliste verzeichnet, soweit nach den gesetzlichen Bestimmungen ein Jahresgewicht ermittelt werden kann. Seit 1901 sind auch Zeitungsbestellungen für jeden einzelnen Monat zugelassen. Solche Zeitungen werden in der Zeitungspreisliste durch einen Stern vor dem Zeitungstitel gekennzeichnet. Nach der Preisliste für 1913 machen davon die Verleger von 5658 Zeitungen Gebrauch, darunter 633 Berliner Zeitungen. Bei Zeitungen mit vierteljähriger Bezugszeit waren bis 1912 Bezugspreise auch für zwei und einen Monat angegeben, soweit die Verleger solche Bestellungen zuließen. In der Preisliste für 1913 ist die Angabe des Bezugspreises für zwei Monate bei den meisten Zeitungen weggefallen; vom 1. Januar 1913 ab wird bei Zeitungsbestellungen für zwei Monate das Doppelte des Einmonatspreises erhoben.

Seit 1893 wird vom Postzeitungsamte ferner die Liste A für den internationalen Verkehr herausgegeben, nachdem auf dem Wiener Postkongreß im Juli 1891 das internationale Zeitungsübereinkommen geschlossen worden war. Die Liste A enthält neben dem Bezugspreise die Beträge, die von den ausländischen Postverwaltungen an Land- und Seetransitgebühren für die ein-

zelnen Zeitungen zu zahlen sind, und die hiernach sich ergebenden Erlaßpreise. Bis Ende 1904 diente die Liste A als Grundlage für den Verkehr mit allen Vereinsländern, seit dem 1. Januar 1905 wird sie nur noch für den Verkehr mit den Ländern benutzt, die tatsächlich Transitgebühren zu zahlen haben, z. B. Ägypten, Italien, Rumänien. Alle übrigen Länder, die keine Transitgebühren zahlen, bedienen sich seit 1905 der deutschen Inlands-Zeitungspreisliste, z. B. Belgien, Dänemark, Holland usw. Aus diesem Grunde konnte die Liste A auf weniger als ein Drittel ihres früheren Umfanges verkleinert werden. Während sie für 1904 4585 Zeitungen enthielt, wurden für 1905 nur noch 1321 aufgenommen.

Vom 1. Januar 1906 ab ist das Abrechnungsverfahren beim Postzeitungsamt durchgreifend umgestaltet worden. Bis 1906 wurden für rund 4800 Abrechnungs-Postanstalten Kontobücher geführt, in denen alle von den Postanstalten bestellten Zeitungen gebucht und die dafür zu zahlenden Beträge berechnet wurden. Die auf Grund der Konten für jede Abrechnungs-Postanstalt ermittelte Gesamtschuld an Zeitungsgeld wurde in ein Abrechnungsbuch mit den Postanstalten übertragen. Neben der Schuld wurden die geleisteten Zahlungen vermerkt. Die Konto- und Abrechnungsbücher sind weggefallen. Bei der Bestellabteilung für Tageszeitungen wird jetzt auf Grund von Auszügen aus den Bestellbüchern, die auch vor 1906 schon geführt wurden, bei den Bestellabteilungen für Zeitschriften auf Grund der Bestellbücher selbst auf losen, entsprechend bezeichneten und numerierten Blättern — Einzelkonten — vierteljährlich die Schuld jeder Abrechnungs-Postanstalt unter Benutzung von Rechenmaschinen festgestellt. Bei der Bestellabteilung für Tageszeitungen ergibt sich dabei nur eine Summe, da hier bei jeder Arbeitstelle die Bestellungen auf sämtliche Berliner Tageszeitungen immer für eine bestimmte Zahl von Postanstalten bearbeitet werden. Bei den Bestellabteilungen für Zeitschriften ergibt sich dagegen bei jeder Arbeitstelle eine Schuldsumme für jede Abrechnungs-Postanstalt, weil jede Arbeitstelle die Bestellungen aller Postanstalten immer nur für eine gewisse Zahl von Zeitschriften erledigt. Weitere Einzelbeträge treten hinzu aus den Bestellungen bei der Gesetzblatt-Abteilung, den Auslandstellen (Bestellstellen für ausländische Zeitungen) und aus dem Bezuge einzelner Zeitungsnummern. Die Beträge aus den Einzelkonten werden in der Buchhalterei für jede Abrechnungs-Postanstalt mit Rechenmaschinen auf Hauptkonten zusammengestellt. Diese bestehen ebenfalls aus losen Blättern, die in derselben Reihenfolge numeriert sind wie alle Einzelkonten. Die Hauptkonten werden mit den von den Postanstalten eingeschickten Zusammenstellungen über bezogene Zeitungen verglichen. Da die Einrichtung der Zusammenstellungen der Geschäftseinteilung des Postzeitungsamts genau angepaßt ist, lassen sich bei der Vergleichung leicht die Arbeitstellen ermitteln, deren Aufzeichnungen mit den Angaben in den Zusammenstellungen nicht übereinstimmen. Diesen Stellen werden die nicht stimmenden Zusammenstellungen von der Buchhalterei zur Aufklärung zugefertigt. Wenn die Übereinstimmung zwischen Hauptkonten und Zusammenstellungen der Postanstalten herbeigeführt ist, werden auf den Hauptkonten bei der Kassenabteilung noch die Gegenforderungen und die Zahlungen vermerkt, die die vierteljährliche Schuld der Abrechnungs-Postanstalten ausgleichen.

Bei jeder Arbeitstelle der Bestellabteilung für Tageszeitungen wird bei Beendigung der Rechnungsarbeiten ermittelt, ob die Summe der Bezugsgelder für die bei den Verlegern bestellten Exemplare mit der Summe übereinstimmt, die von den der Stelle zugeteilten Postanstalten für Tageszeitungen abgeführt worden ist. Bei den Bestellabteilungen für Zeitschriften ist das nicht notwendig, da jede Zeitschrift bei nur einer Stelle bearbeitet wird; die

Summen der Exemplare und die Bezugsgelder gehen daher einfach aus den Bestellbüchern in die Abrechnungen mit den Verlegern über. Bei den Auslandstellen und der Gesetzblattabteilung wird der Nachweis in ähnlicher Weise geführt wie bei der Bestellabteilung für Tageszeitungen. Wenn die Abrechnung mit den Postanstalten beendigt ist, werden auf Grund der Bestellbücher die Abrechnungen mit den Verlegern aufgestellt. Die Zeitungsexemplare für gewonnene Bezieher usw. bleiben dabei unberücksichtigt, die Gebühren für diese Exemplare werden vielmehr in einen besonderen Nachweis aufgenommen; die Bestellabteilungen wirken hierbei nicht mit. Die Summen aus den Abrechnungen mit den Verlegern gehen bei der Bestellabteilung für Tageszeitungen und bei jeder Arbeitstelle der Bestellabteilungen für Zeitschriften in einen Abrechnungsnachweis über, der auch Spalten zur Vereinnahmung der Zeitungsgebühren enthält. Die Summen an Zeitungsgebühren aus den Abrechnungsnachweisen werden in die Zeitungsgebührenrechnung übernommen; die Zeitungen brauchen daher in der Gebührenrechnung nicht einzeln aufgeführt zu werden.

Vierteljährlich wird nach Beendigung der Abrechnungsarbeiten ein Abschluß gefertigt. Hierbei erscheinen als Forderung des Postzeitungsamts

1. die Schlußsummen aus den Hauptkonten (Zahlungen der Abrechnungs-Postanstalten),
2. die Schlußsummen aus den Konten der Auslands-Postanstalten.

Als Schuld des Postzeitungsamts sind anzusetzen

1. die Schlußsumme aus dem Abrechnungsnachweise der Bestellabteilung für Tageszeitungen und aus den Abrechnungsnachweisen der einzelnen Arbeitstellen der Bestellabteilungen für Zeitschriften (Zahlungen an die Verleger und Zeitungsgebühren),
2. die Summe aus dem Rechnungsauszuge über den Absatz einzelner Zeitungsnummern,
3. die Schlußsumme aus den Rechnungsauszügen der Gesetzblattabteilung,
4. die Summen aus den Gegenrechnungen der Postanstalten über Zeitungen, die für Rechnung des Postzeitungsamts nach dem Auslande und den Schutzgebieten geliefert worden sind.

Der Vierteljahrsabschluß, dessen Endbeträge sich auf 3 bis 4 Millionen Mark belaufen, muß in Schuld und Forderung übereinstimmen.

Der Zeitungsverkehr ist in den letzten Jahrzehnten ganz bedeutend gestiegen. Als Ursache dafür wird die fast ununterbrochen günstige Wirtschaftslage, der steigende Wohlstand des deutschen Volkes, ferner seine größere Anteilnahme am politischen und geistigen Leben anzusehen sein. Als äußere Gründe für die ungeahnte Verkehrszunahme kommt der 1901 in Kraft getretene neue Zeitungstarif hinzu und die Zulassung von Zeitungsexemplaren für gewonnene Bezieher. Der neue Tarif hat die Zeitungsgebühren wesentlich verbilligt; sehr mäßig sind die Gebühren für Wochenschriften. Diesen Umstand machen sich Zeitungsverleger, Vereine usw. ausgiebig zunutze. Fach- und Vereinszeitschriften, die früher als Drucksachen verschickt wurden, sind mehr und mehr in den Vertrieb durch das Postzeitungsamt und andere Verlagsämter übergegangen, d. h. sie werden meistens als Exemplare für gewonnene Bezieher angemeldet. 1901 betrug die Zahl dieser Exemplare beim Postzeitungsamte erst rd. 600 000, 1911 ist sie auf rd. 6 600 000 gestiegen. Trotz des großen Umfangs, den dieser Verkehrszweig erreicht hat, hält die Steigerung noch immer an.

Verkehrs-Steigerung 1896 bis 1911.

Jahr	In Berlin zum Postvertrieb angemeldete Zeitungen			Empfangs-Postanstalten	Abrechnungs-Postanstalten	Eingegangene Bestellungen der Postanstalten	Bestellungen der Verleger				Überweisungen von Ort zu Ort	Von den durch das Postzeitungsamt vertriebenen Zeitungen wurden befördert			
							Angemeldete Zahl von					insgesamt		darunter	
	in deutscher Sprache	in fremden Sprachen	Zusammen				Exemplaren für gewonnene Bezieher	Tausch- und Freiexemplaren	Spediteur-Exemplaren	Zusammen		Exemplare im Jahresdurchschnitt	Nummern	Exemplare für gewonnene Bezieher	Nummern
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1896	817	25	842	10 700	4 125	525 598	—	—	—	—	81 284	939 067	291 233 180	—	—
1901	995	19	1 014	13 889	4 361	562 745	619 106	72 301	—	691 407	168 157	1 361 703	358 257 759	181 148	20 577 673
1906	1 195	32	1 227	17 103	4 635	975 592	3 557 464	132 798	—	3 690 262	320 147	2 230 693	427 302 722	965 710	89 408 030
1911	1 374	26	1 400	18 902	4 785	1 346 812	6 622 634	132 829	3 414	6 758 877	354 509	3 052 008	543 889 412	1 691 453	167 030 702

Jahr	Zeitungsbezugsgelder	Durch Vermittlung des Postzeitungsamts bestellte Zeitungen (Durchgangsverkehr)						Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	Gefertigte Zeitungspakete	Zur Versendung gelangte Zeitungsäcke und lose Bunde	Von den Verlegern wurden verpackt		Zahl der Zeitungsfahrten	Personal	
		insgesamt		darunter Zeitungen, die abgesetzt sind nach den deutschen Schutzgebieten		die erschienen sind in den deutschen Schutzgebieten					Exemplare im Jahresdurchschnitt	Nummern		Beamte	Unterbeamte
	ℳ	Exemplare im Jahresdurchschnitt	Nummern	Exemplare	Nummern	Exemplare	Nummern								
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1896	7 418 068	26 529	3 301 559	—	—	—	—	24 964 382	5 969 221	388 426	110 762	39 466 588	20 784	74	168
1901	10 291 298	32 261	4 292 681	—	—	—	—	51 003 039	8 399 620	534 395	147 934	57 536 010	23 923	96	216
1906	11 979 640	43 691	5 546 392	3 212	505 714	239	13 188	89 127 659	13 375 440	761 355	124 079	51 420 827	32 438	111	250
1911	14 197 070	54 133	6 753 062	5 815	888 531	526	43 491	94 712 099	16 564 706	1 346 132	123 858	44 242 143	47 053	144	289.

Täglicher Durchschnitts-Verkehr.

Jahr	Es wurden im Durchschnitt täglich verpackt					Täglich gefertigte Zeitungspakete	Durchschnittlich täglich zur Verpackung erforderlich				Gewicht der Zeitungsäcke und Bunde
	beim Postzeitungsamte				von den Verlegern		Streifbänder	Bogen Packpapier	Leinwandstreifen	Zeitungsäcke	
	Tageszeitungen	Zeitschriften	Gesetzblätter	Zusammen							
	Exemplare	Exemplare	Exemplare	Exemplare	Exemplare						kg
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1898	497 200	100 978	30 482	628 660	127 000	20 950	22 000	11 420	290	1 240	39000
1901	629 974	141 513	27 313	798 800	174 340	26 921	30 179	13 750	310	1 570	59150
1906	696 901	250 052	30 781	977 734	143 004	42 882	42 800	19 800	400	2 300	82900
1911	904 094	399 362	37 161	1 340 617	128 435	54 310	55 711	25 705	120	4 258	127740.

Welchen Umfang der Verkehr beim Postzeitungsamte seit 1895, dem Jahre des Einzugs in die damals neuen Diensträume angenommen hat, veranschaulichen die vorstehenden Übersichten (S. 174/175).

Vom 1. April 1913 ab umfaßt das Personal des Postzeitungsamts 162 Beamte und 405 Unterbeamte.

Die Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1913 im Reichstage.

(Schluß.)

Bei der Weiterberatung des Postetats in der Reichstagssitzung am 17. Februar erhielt zuerst der Abgeordnete Zubeil (Sd.) das Wort. Er sprach zunächst über Abgrenzung und Ausdehnung des Wirkungskreises der gehobenen Unterbeamten, über Lohn- und Zehrgelder der Telegraphenarbeiter, über Anstellungs- und Gehaltsverhältnisse der Postbausekretäre, über die unkündbare Anstellung der Post- und Telegraphengehilfinnen und über die etatsmäßige Anstellung der Markenverkäuferinnen. Dann führte er Klage über die Verteilung von Vergütungen und Unterstützungen und beschäftigte sich mit Fragen über die Einrichtung der Krankenkassen. Den breitesten Raum seiner Ausführungen nahm die Aufzählung einzelner Vorkommnisse ein.

Der Abgeordnete Kiel (F. Vp.) erklärte seine Zustimmung zu den Ausführungen der Vorredner über die Besserstellung der mittleren Beamten und der Unterbeamten und befürwortete die zeitigere Anstellung der Postbausekretäre sowie die Anrechnung ihrer der Anstellung vorangegangenen Dienstzeit. Er besprach dann eine Reihe von Wünschen in bezug auf das Gebühren- und Betriebswesen: Verbilligung des Postscheckverkehrs, Einrichtung eines neuen Scheckamts in Bremen, Einführung des Weltpennyportos und Vorbereitung dazu durch Sonderabkommen mit Nachbarstaaten, ein-

heitliche Briefgewichtstaxe, Vereinfachung der Bestimmungen für Drucksachen-, Warenproben- und Mustersendungen, Zulassung der Barfrankierung im Weltverkehr, Ausdehnung des Brieftelegrammverkehrs auf möglichst viele Verkehrsanstalten, Herstellung einer Kabel-Fernsprechverbindung mit England, Wiedereinführung der Zweipfennig-Postkarte für den Ortsverkehr. Zum Schluß empfahl er, zum Regierungsjubiläum des Kaisers Jubiläumsmarken herzustellen.

Der Abgeordnete Kuckhoff (Z.) kam auf die Ausführungen des Abgeordneten Wendel, die Beamten befänden sich in einem Sklavenverhältnisse, zurück und wies sie mit scharfen Worten als eine Beleidigung des ganzen deutschen Beamtenstandes ab. In bezug auf die Besoldungsfragen gab er dem Wunsche Ausdruck, zu hören, wie sich die Verwaltung grundsätzlich zu den Beschlüssen der Budgetkommission stelle. Er führte ferner an, daß die Postverwaltung von den Bewerbern für den mittleren Dienst Mittelschulbildung oder das Reifezeugnis für Untersekunda verlange, im Gegensatz dazu aber die Bewerber mit dem Einjährigen-Zeugnisse bevorzuge, und knüpfte daran die Bitte, auf das Abgangszeugnis der Mittelschulen größeren Wert zu legen. Sodann stellte er die Frage, ob die Vermutungen begründet seien, daß eine verschiedenartige Behandlung der aus dem Zivil- und der aus dem Militäranwärterstande hervorgegangenen Beamten der Assistentenklasse in bezug auf ihre Beförderungs- und Besoldungsverhältnisse eintreten solle. Der Redner teilte ferner mit, daß fort und fort Briefe aus der Ostmark von Beamten einliefen, die sich beklagten, daß ihnen die Zulage genommen werden solle; er gab zu, daß die Abschaffung für den einzelnen ein schwerer Schlag sei, meinte aber, die Beamten sollten stolz darauf sein, endlich von dieser Zulage befreit zu werden, damit nicht immer wieder der Vorwurf gemacht werden könnte, daß ihnen diese Zulage gegeben würde, um ihre Gesinnung zugunsten einer bestimmten Parteirichtung, einer bestimmten Tätigkeit der Regierung zu knechten.

Darauf entgegnete der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Meine Herren, ich möchte einige Worte dem Herrn Vorredner erwidern. Ich habe nicht recht verstanden, weshalb die Beamten sich durch die Polenzulage — wie Sie sie nennen — beschwert fühlen sollten. Sowohl die Regierung wie die Beamten stehen doch auf dem Standpunkte, daß diese Zulage ihnen gewährt ist, weil die preußischen Beamten sie beziehen, und weil als Grundsatz ausgesprochen ist, daß Gleichheit in den Gehältern der Beamten sein soll. Nun habe ich von den Vertretern der polnischen Fraktion nichts gehört, was irgendwie den Beamten zur Last fiele, weil sie irgend eine Zulage bezögen, sondern es hat bisher nichts als Beweis angeführt werden können, daß diese Zulage schlecht auf den Charakter der Beamten oder auf die Verrichtung der Dienstleistung gewirkt hätte; denn alle die Fälle, die hier angeführt worden sind, werden Ihnen doch klargelegt haben, daß wirkliches Material gegen diese Zulage und gegen die Handlungen der Beamten nicht vorliegt.

(Sehr richtig! bei der Fortschrittlichen Volkspartei.)

Das sind Fälle, wie sie in dem gewaltigen Postbetriebe toto die, an jedem Tage, vorkommen. Wenn solche Fälle hier breitgetreten und als etwas Besonderes hingestellt werden, so kann ich immer bloß wiederholen, daß die Herren Vertreter der polnischen Fraktion trotz Aufforderung bisher nicht imstande gewesen sind, Fälle anzuführen, in denen die Postbeamten etwas Unrechtes gegen sie getan.

(Widerspruch bei den Polen.)

Was gestern oder vorgestern angeführt worden ist, war wirklich nichts, wenn Sie sich das recht betrachten. Wenn jeder einzelne Abgeordnete daraus, daß er diesen oder jenen Brief zu spät bekommen hat, den Schluß ziehen wollte,

das sei mit Absicht geschehen, dann würde er dem ganzen ehrenwerten Stande der Postbeamten unrecht tun. Einen derartigen Standpunkt nehmen die Beamten nicht ein.

(Zuruf bei den Polen: Soll man sie extra dafür bezahlen?)

— Sie bezahlen sie überhaupt nicht dafür, sondern die Beamten bekommen ihr Gehalt, und dieses Gehalt ist in gleicher Weise bemessen, wie das Gehalt der preußischen Beamten. Das ist der einzige Grund gewesen für die Zulage. Das ist schon so oft von hier erklärt worden, daß man glauben sollte, das wäre bekannt. Alle die Bemerkungen, die von »Korruptionsgeld« gemacht werden, sind wirklich nicht angebracht, nachdem das so oft widerlegt worden ist.

(Sehr richtig! bei der Fortschrittlichen Volkspartei.)

Ich möchte weiter auf die Ausführungen eingehen, die der Herr Vorredner bezüglich der Beamtenergänzung gemacht hat. Wenn er fragt: warum nehmt ihr nun Anwärter, die eine höhere Bildung haben, als vorgeschrieben ist, so möchte ich erwidern: von den Ober-Postdirektionen wird bei der Annahme von Anwärtern nicht allein die Schulbildung — in dieser Beziehung ist als das geringste Maß die Reife für Untersekunda angegeben —, sondern es wird die ganze Persönlichkeit des Bewerbers in Betracht gezogen; diese ist entscheidend für die Annahme oder Nichtannahme. Nun haben wir häufig die Fälle gehabt: junge Leute, die länger auf der Schule gewesen sind — ein Nachteil ist das doch sicherlich nicht —, sind vor denjenigen, die die Schule kürzere Zeit besucht haben, bevorzugt worden. Man kann aber nicht allgemein sagen: ihr dürft die besser Gebildeten nicht annehmen. Es würde doch ungerecht sein, wollte man infolge der Forderung der Reife für Untersekunda als Mindestmaß alle anderen ausschließen, die höhere Bildung haben. Meine Herren, wir sind in der Lage, Ihnen auf Grund unserer Akten Gesuche vorzulegen, wo die Eltern sich bitter darüber beklagten, daß ihr Sohn als Primaner abgewiesen ist! Sie sagten: »Was sollen wir mit unserem Sohne machen? Er hat sehr schnell gelernt, wir konnten ihn aber noch nicht unterbringen, weil er noch nicht das Alter erreicht hatte, und haben ihn daher auf der Schulbank gelassen, und nun hat er die Reife für Obersekunda. Warum wollt ihr ihn da nicht nehmen?« Bei allen Berufen, nicht nur bei der Post, ist großer Andrang von jungen Leuten, und das veranlaßt viele, eine höhere Bildung zu erwerben. Finden sie bei den einzelnen Verwaltungen als Supernumerare dann kein Unterkommen, so bewerben sie sich häufig um Annahme bei der Post. Diesen Leuten nun zu erwidern: Euch nehmen wir nicht wegen der Überschreitung des geforderten Minimums — das kann ich Ihnen nicht versprechen.

Es ist dann weiter die Frage der Differenzierung der Zivil- und der Militärassistenten nochmals angeschnitten worden. Die Frage ist bereits in Form der kurzen Anfrage an uns gerichtet worden, und wir haben sie dahin beantwortet: »Eine Änderung der Personalordnung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist weder in dieser noch in anderer Richtung beabsichtigt.« Ich möchte wiederholen, daß es nicht in der Absicht der Verwaltung liegt, weder gegenwärtig noch zukünftig, die Assistenten aus dem Militär- und dem Zivilanwärterstande zu differenzieren.

Wenn der Herr Vorredner dann die Bitte an mich gerichtet hat, ich möchte doch hier erklären, wie ich zu diesen Resolutionen stehe, und mir quasi einen Vorwurf daraus gemacht hat, daß ich meinen Kollegen vom Reichsschatzamt habe allein reden lassen, so möchte ich ihm nur wiederholen, daß die Etatsvorlage, die hier besprochen wird, eine Vorlage der verbündeten Regierungen ist, und daß weder der Reichsschatzsekretär noch der Reichspostsekretär hier eine bindende Erklärung abgeben können, bevor nicht

der Bundesrat entschieden hat. Ich habe schon früher hier oft zum Ausdruck gebracht: bei der Besoldungsordnung sind alle Gründe für und gegen Festsetzung dieser oder jener Gehaltsklasse vielseitig beleuchtet worden, und die Verwaltung hat nach reiflicher Überlegung geglaubt, sich dahin entschließen zu müssen, die Gehälter so festzusetzen, wie sie gegenwärtig in der Besoldungsordnung stehen. Ich habe auch bei mancher Gelegenheit keinen Zweifel darüber gelassen, daß es meinen persönlichen Wünschen mehr entsprochen hätte, wenn die Besoldung der einen oder der anderen Klasse anders hätte bemessen werden können. Das kann aber nicht entscheidend sein, sondern man muß sich dem fügen, was die verbündeten Regierungen beschlossen haben, und muß abwarten, was nun infolge dieses dringlichen Antrags des Reichstags jetzt geschehen wird. Aber dagegen möchte ich mich verwahren, als wenn ich alles meinem Kollegen Kühn überlassen hätte und nicht selbst zu der Sache sprechen wollte. Es sind vor allem etatsrechtliche Fragen, in denen der Reichsschatzsekretär immer das erste und ein sehr gewichtiges Wort hat.«

Der Abgeordnete Mumm (W. V.) wies darauf hin, daß die zahlreichen Wünsche persönlicher Art sich aus dem Umfange des Post- und Telegraphenbetriebs ergeben, der die größten Privatbetriebe in Deutschland weit übertreffe. Er führte dann an, daß Kinderzulagen für die Beamten in Ungarn durch Gesetz eingeführt seien, und daß auch mehrere deutsche Städte eine gleiche Einrichtung für ihre Beamten getroffen hätten, empfahl die Bildung von Beamtenausschüssen zur Vermittelung für die Erörterung der allgemeinen Interessen der Beamten und sprach weiter über die Besserstellung der Altpensionäre, über die Erhöhung der Vergütungen der Post- und Telegraphenhilfstellen-Inhaber und über Lohn- und Anstellungsverhältnisse der Telegraphenarbeiter und regte noch an, bei Vergebung von Lieferungen die Berufsorganisationen und Genossenschaften der Hausarbeiter und Hausarbeiterinnen zu berücksichtigen.

Nach einigen persönlichen Bemerkungen der Abgeordneten Dr. Südekum (Sd.) und Mumm (W.V.) wurde die Erörterung geschlossen und Titel 1 sowie folgende Resolution angenommen:

> den Herrn Reichskanzler erneut zu ersuchen, die Gleichstellung der in Elsaß-Lothringen beschäftigten Post- und Telegraphenbeamten mit den Beamten der Betriebsverwaltung der Reichseisenbahnen in bezug auf die Gewährung nichtpensionsfähiger Zuschüsse (Kap. 87 Titel 13b) herbeizuführen.

Titel 2 der fortdauernden Ausgaben wurde ebenfalls angenommen. Bei Titel 3 befürwortete der Abgeordnete Werner (Hersfeld) (Ref. P.) die Wünsche der Ober-Postinspektoren im Reichs-Postamte, daß sie — unter Heraushebung der Stellen im Etat — wie früher mit den Post- und Telegraphendirektoren I. Gruppe gehaltlich gleichgestellt würden und einen entsprechenden Titel und Rang erhielten. Nach der Bewilligung des Titels 3 wurde für die Weiterberatung die Zusammenfassung der Titel 4 bis 27 beschlossen. Der Berichterstatter, Abgeordneter Beck (Heidelberg), empfahl die Annahme der Beschlüsse der Kommission zu diesen Titeln. Darauf trat Vertagung ein.

Die Weiterberatung am 18. Februar begann mit einer Rede des Abgeordneten Antrick (Sd.), die sich ausschließlich mit angeblichen Mißständen in den Posteinrichtungen für die Stadt und den Ober-Postdirektionsbezirk Braunschweig beschäftigte.

Der Abgeordnete Erzberger (Z.) stellte die Frage, ob den Reichsbeamten die Annahme von Wahlen in das Parlament eines Bundesstaats und die Verwendung des üblichen Urlaubs zur Durchführung der Wahlvorbereitungen ge-

stattet wäre. Der Staatssekretär des Reichs-Postamts entgegnete darauf:

»Ich kann beide Fragen des Herrn Vorredners bejahend beantworten. Wie bekannt ist, sind mehrere Postbeamte nicht bloß Mitglieder des preußischen Parlaments, sondern auch anderer einzelstaatlicher Parlamente. Noch niemals ist den Beamten Widerstand entgegengesetzt oder sind ihnen Schwierigkeiten bei Übernahme des Mandats bereitet worden. Wir haben ihnen die Annahme des Mandats unter Übernahme der Stellvertretungskosten auf das Reich gestattet.

(Bravo! im Zentrum.)

Was die zweite Frage angeht, wie weit den betreffenden Beamten Urlaub erteilt werden kann, so ist auch nach dieser Richtung hin immer so vorgegangen worden, daß ihnen, wenn nicht schwerwiegende Hinderungsgründe entgegenstanden, kürzerer Urlaub zu ihren Reisen usw. gewährt worden ist. Dieses Verfahren wird auch künftig eingehalten werden.«

(Erneuter Beifall im Zentrum.)

Der Abgeordnete Böhle (Sd.) brachte Wünsche in bezug auf die Briefbestellung und Briefbeförderung in Straßburg (Els.) und den Vororten und in bezug auf das dortige Fernsprechnetz zur Sprache und befürwortete eine Petition wegen Einrichtung eines Postscheckamts in Straßburg.

Nach einer Bemerkung des Abgeordneten Sachse (Sd.), daß die von ihm im Vorjahr ausgesprochene Vermutung von Verletzungen des Briefgeheimnisses durch Postbeamte sich als unbegründet erwiesen habe, besprach der Abgeordnete Hubrich (Oberbarnim) (F.Vp.) Wünsche hinsichtlich allgemeiner Einführung der englischen Arbeitszeit bei den Ober-Postdirektionen, Belassung des Assistententitels für die in den Kanzleidienst übernommenen Beamten, Regelung der etatsmäßigen Anstellung und der Beförderung in die Sekretärstellung nach dem Zeitpunkte der Meldung zu den Prüfungen, ferner hinsichtlich gleichzeitiger Anstellung der Post- und der Telegraphensekretäre und unkündbarer Anstellung der Post- und Telegraphengehilfinnen. Der Redner trat dann noch für die von der Kommission beschlossene Vermehrung der Assistentenstellen ein und empfahl, von den Bewerbern für den mittleren Beamtendienst das Einjährigenzeugnis zu fordern.

Der Abgeordnete Schirmer (Z.) hob hervor, daß die Beschäftigung weiblichen Personals den Anregungen des Reichstags entspräche, bei der Überzahl der Frauen in Deutschland auch durchaus angebracht wäre, und vertrat einige Wünsche der Beamtinnen, namentlich die Gewährung der unkündbaren Anstellung.

Der Abgeordnete Werner (Hersfeld) (Ref. P.) nahm sich der Wünsche der Post- und Telegraphendirektoren nach Altersauszeichnungen durch Titelverleihungen an und befürwortete Resolutionen für den Ausgleich von Besoldungsunterschieden bei den gehobenen Unterbeamten und für die Anrechnung der Arbeiter- und Handwerkerdienstjahre auf das Besoldungs-, Anstellungs- und Ruhegehaltsdienstalter. Der Abgeordnete Dr. Struve (F.Vp.) schloß sich den Wünschen nach Änderung der Bestimmungen über die Festsetzung des Besoldungsdienstalters an und kam noch auf die Tagegelder der Postboten zu sprechen. Nach einer weiteren kurzen Bemerkung des Abgeordneten Erzberger (Z.) über die unkündbare Anstellung der Beamtinnen und über die Tagelöhne wurde die Aussprache über die Titel 4 bis 27 geschlossen. Bei der Abstimmung wurden die Beschlüsse der Kommission wegen Erhöhung der Etatsansätze und die Resolutionen a, b und c angenommen.[1]) Im weiteren wurden angenommen die neu eingebrachten Resolutionen:

---

[1]) Die Resolution d wurde bei Titel 38c, die Resolution e am Schlusse der ganzen Beratung angenommen.

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß durch eine entsprechende Ergänzung der Ziffer 40 der Gehaltsvorschriften vom 24. Juli 1909 die den Beamten der Postassistentenklasse und der Postschaffnerklasse durch den Reichshaushaltsetat für 1913 gewährten pensionsfähigen Zulagen bei Versetzungen aus einer Stelle mit Zulage in eine Stelle ohne Zulage dem anrechnungsfähigen Gehalte hinzugerechnet werden;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, zu veranlassen, daß die kündbare Anstellung der Post- und Telegraphengehilfinnen nach Ablauf einer angemessenen Frist in eine unkündbare umgewandelt werde;

den Herrn Reichskanzler erneut zu ersuchen, bei den gehobenen Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine Einheitlichkeit in der Besoldung herbeizuführen, um zu verhindern, daß den vom 1. April 1905 ab in gehobene Stellen beförderten unteren Beamten geringere Gehaltsbezüge gewährt werden als den vor diesem Zeitpunkte beförderten Angehörigen dieser Klasse;

sowie die im Vorjahr unerledigt gebliebenen Resolutionen der Budgetkommission:

die verbündeten Regierungen zu ersuchen, geeignete Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, durch welche eine gerechte Beseitigung der in der Festsetzung der Bezüge, insbesondere des Wohnungsgeldzuschusses für die Postunterbeamten in einzelnen Fällen hervorgetretenen Härten und Unstimmigkeiten bewirkt wird, und vom Reichstag in einem Nachtragsetat die dafür erforderlichen Mittel anzufordern;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, durch welche die in der Reichs-Postverwaltung beschäftigten Personen eine den örtlichen Lohn- und Lebensverhältnissen entsprechende Bezahlung erhalten.

Beim Aufruf des Titels 31 nahm der Abgeordnete Werner (Hersfeld) (Ref. P.) das Wort zu nochmaliger Zusammenfassung und Befürwortung der Wünsche der Postagenten. Der Abgeordnete Heck (Nl.) unterstützte die Wünsche ebenfalls und regte dann an, zur Entlastung der Postagenten und der Landbriefträger sowie zugleich zur Bequemlichkeit der Rentenempfänger den Bürgermeistereien oder Gemeindevorstehern den Gesamtbetrag der im Gemeindebezirk auszuzahlenden Renten zuzustellen und die Renten bei Gelegenheit der Bescheinigung der Quittungen auf dem Gemeindeamt auszahlen zu lassen.

Die Beschlüsse der Kommission wegen Änderung der Etatsansätze bei Titel 32, 34 und 38 wurden gleichfalls genehmigt. Vor Eintritt in die Besprechung über Titel 38a, b und e trug der Berichterstatter, Abgeordneter Beck (Heidelberg), die Erörterungen in der Kommission über die Ostmarkenzulage vor und wies darauf hin, daß die Erhöhung des Titels 38a nicht etwa in Rücksicht auf die Streichung des Titels 38e, sondern lediglich infolge der Stellenvermehrungen vorgenommen worden sei. Zu dem Beschlusse der Kommission, die Ostmarkenzulage (Titel 38e) zu streichen, lagen vor ein Antrag der Fortschrittlichen Volkspartei auf Wiederherstellung der Etatsforderung, ein Antrag der nationalliberalen Partei auf Gewährung unwiderruflicher Zulagen für die in den gemischtsprachigen Teilen des Reichs-Postgebiets angestellten mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten und ein Antrag der Reichspartei auf Gewährung außerordentlicher unwiderruflicher Zulagen für die in der Provinz Posen und in den gemischtsprachigen Kreisen der Provinz Westpreußen und in Elsaß-Lothringen angestellten mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten. Für die einzelnen Anträge sprachen die Abgeordneten Hubrich (Oberbarnim)

(F. Vp.), Schlee (Nl.) und Schultz (Bromberg) (Rp.), gegen die Anträge sprachen die Abgeordneten Ledebour (Sd.), Dr. Chlapowski (P.), Wendel (Sd.) und v. Trampzynski (P.). Dieser behauptete dabei, daß Beamten polnischer Nationalität häufig von ihren Vorgesetzten nahegelegt würde, ihre Namen zu ändern, und kam auf Kattowitzer Wahlvorfälle zu sprechen. Der Abgeordnete Dr. Haegy (Els. L.) brachte die Zustimmung seiner Partei zu dem Antrage der Reichspartei zum Ausdruck und glaubte einen Widerspruch der Postverwaltung darin feststellen zu können, daß sie die Ostmarkenzulage mit der Notwendigkeit, die Reichsbeamten mit den preußischen Beamten gleichzustellen, begründe, dagegen für die Postbeamten im Reichslande die Bezüge und Zulagen, die die Beamten der Reichs-Eisenbahnverwaltung schon lange erhalten, nicht fordere. Darauf antwortete der Staatssekretär des Reichs-Postamts:

»Meine Herren, wenn der Herr Vorredner hier einen Widerspruch nachzuweisen glaubt, so möchte ich darauf aufmerksam machen, daß ich als Chef der Verwaltung vielleicht diesen und jenen Wunsch haben kann, daß dessen Erfüllung aber nicht immer in meiner Macht steht, da ich mit meinen Wünschen auch bei all' den anderen Instanzen, die hier noch mitzusprechen haben, nicht durchkommen kann.

Dem letzten Herrn polnischen Redner möchte ich erwidern, daß ich diese Angelegenheit von Schlesien wieder auf die Ostmarkenzulage zurückführen möchte. Seitens der Reichs-Postverwaltung ist niemals eine Anforderung an einen Beamten gestellt worden, er möchte seinen Namen ändern, oder etwas Ähnliches. Ich wiederhole schon oft Gesagtes: seitens der Regierung ist immer der Standpunkt vertreten worden, der bei den langmonatigen Verhandlungen über die Besoldungsordnung maßgebend gewesen ist, daß die Gehälter der Reichsbeamten ebenso hoch zu bemessen sind wie die Gehälter der an dem gleichen Orte wohnenden preußischen Beamten. Dann bitte ich Sie, auch zu bedenken, daß in Preußen die Ostmarkenzulage widerruflich ist, daß sie aber im Reichsetat als unwiderruflich steht, und daß von keiner Seite der Charakter dieser Zulage mit der Politik in Verbindung gebracht worden ist. Das müssen Sie uns schon glauben, wenn wir es Ihnen sagen. Ich glaube, die Herren haben auch Herrn Dr. Oertel falsch verstanden, wenn sie behaupten, daß Herr Dr. Oertel gesagt habe, daß der Zulage der politische Charakter genommen werde. Das ist doch so zu verstehen, daß ihr der politische Charakter genommen wird, den einzelne Teile dieses hohen Hauses ihr beilegen.

Meine Herren, wenn es sich um etwas Neues handelt, so könnte über die Sache noch gestritten werden. Aber es ist doch nicht zu leugnen, und es ist Tatsache, daß — ob nun mit oder gegen den Wunsch einzelner Parteien — die Beamten in den Ostmarken vier Jahre lang die Zulage bezogen haben, und daß kein Nachteil daraus entstanden ist. Alles dasjenige, was angeführt ist, ist für die Postbeamten nicht belastend. Nun stellen Sie sich vor, daß diese Beamten nicht übermäßige Gehälter beziehen. Sie sind doch einig darüber, daß die Gehälter der mittleren und unteren Beamten erhöht werden sollen.

(Zuruf bei den Sozialdemokraten: Alle sollen erhöht werden!)

Sie haben eine Resolution gefaßt, daß die Gehälter erhöht werden sollen. Aber in demselben Moment wollen Sie dagegen sein, daß die Beamten, die vier Jahre lang diese Zulage bekommen haben, sie behalten.

(Zurufe von den Sozialdemokraten.)

— Herr Abgeordneter Ledebour, Sie können das vielleicht nachher noch zum Ausdruck bringen. —

Die Beamten haben also bisher dieses Geld bezogen. Für die geringstbesoldeten Beamten, die Landbriefträger, hat das 110 bis 140 Mark betragen,

die Schaffner haben 110 bis 180 Mark bezogen, die mittleren Beamten 180 bis 330 Mark jährlich. Die Beamten haben mehrere Jahre hindurch diese Summen bezogen und haben für sich und ihre Familie ihre Dispositionen danach getroffen. Manche Familien haben sich gesagt, der Junge soll das und das werden, und für das Mädchen wollen wir die und die Ausbildung vorsehen, und demgemäß haben manche Familien ihre Kinder in bessere Schulen geschickt. Nun stehen sie auf einmal vor der Tatsache, daß ihnen diese Bezüge wieder entzogen werden und damit alle ihre Pläne ins Wasser fallen. Wenn auch vielleicht nach der Ansicht der jetzigen Mehrheit dieses hohen Hauses der frühere Reichstag einen Fehler gemacht hat, so würde doch die Beseitigung dieses vermeintlichen Fehlers für viele Beamte sehr schwere Folgen haben. Die Herren haben ja auch von den Mitgliedern, die in diesen Provinzen wohnen, gehört, daß es gut ist, wenn die Beamten dort längere Zeit tätig sind, wenn sie bodenständig sind und mit den Verhältnissen vertraut werden. Auch die Herren Vertreter der polnischen Fraktion müssen doch ein Interesse daran haben, daß sich die Beamten dort wohl fühlen und gern dort sind. Ist es da nun sehr nett und verständig, wenn man etwas beseitigt, was sich nicht als schädlich erwiesen hat? Ich glaube, Sie sollten sich doch noch recht eingehend die Frage überlegen, ob es wirklich ein gutes Werk und ein unter allen Umständen zu verteidigendes Werk ist, etwas zu beseitigen, was so lange bestanden hat.

Ich möchte mich nun zu den Resolutionen wenden. Ich kann dazu noch nicht endgültig Stellung nehmen, weil der Bundesrat darüber noch nicht beschlossen hat. Die Resolution, die sich auf sämtliche gemischtsprachigen Distrikte bezieht, ist, glaube ich, nicht ausführbar. Der weite Begriff »gemischtsprachige Bezirke« trägt so viel Differenzen und Schwierigkeiten in sich, daß ich nicht weiß, wie das auszuführen sein würde.

Die andere Resolution, die Resolution der Herren Behrens, Schultz, Graf v. Westarp, will eine Zulage für die Beamten in den Ostmarken und in Elsaß-Lothringen. Hierdurch würde vielleicht die Gelegenheit geschaffen werden können, den Postbeamten in Elsaß-Lothringen durch diese Zulage die erstrebte Gleichstellung mit den Eisenbahnbeamten zu geben. Es würde sich demgemäß darum handeln, daß die Unterbeamten dort 120 Mark und die mittleren Beamten 240 Mark Zulage aus diesem Fonds erhalten.

In erster Linie möchte ich das hohe Haus bitten, die im Etat eingestellte Summe zu bewilligen.«

Titel 38a wurde dann nach dem Beschlusse der Kommission angenommen, ebenso die Resolution zu Titel 38c,

> die verbündeten Regierungen zu ersuchen, Kinderzulagen für die Reichsbeamten einzuführen.

Die für Titel 38e beantragte namentliche Abstimmung wurde auf den 20. Februar verschoben.

Bei Titel 38f hob der Berichterstatter, Abgeordneter Beck (Heidelberg) hervor, daß die Einrichtung der Krankenkassen für die Post- und Telegraphenunterbeamten als Erfüllung eines auf Anregungen im Vorjahre gegebenen Versprechens zu begrüßen sei, die — wenn auch Einzelheiten bemängelt würden — allgemeine Befriedigung erwecken könne.

Der Abgeordnete Haberland (Sd.) meinte, daß die Unterbeamten selbst von der Neueinrichtung nicht gerade begeistert seien, und daß die Satzungen anders ausgefallen wären, wenn man die beteiligten Beamten ausreichend und rechtzeitig genug gehört hätte. Dem von der Behörde ernannten Vorsitzenden stände nach den Satzungen in der Generalversammlung zwar nicht die Hälfte der vertretenen Stimmen — wie vielfach behauptet worden sei —,

sondern nur ein Drittel der Stimmen zu; aber auch dieser Einfluß sei noch zu groß. Der Ausschluß der Kassenmitglieder beim Übertritt in den Ruhestand enthalte eine Härte. Der Zuschlag für Verheiratete mit mehr als vier Kindern sei drückend, die Kassenleistungen seien zu gering. Die Hinweise, daß man vorsichtig sein müsse, träfen nicht zu, da im Krankenwesen eine ganze Menge Erfahrungen vorlägen, nach denen die neuen Kassen sich hätten richten können.

Der Abgeordnete Giesberts (Z.) riet dazu, die neue Einrichtung, die nicht von vornherein mit aller Vollkommenheit ins Leben treten könne, nicht zu sehr zu bemängeln, sondern die Beamten zu veranlassen, vertrauensvoll der Kasse beizutreten und sie weiter auszubauen. Er hob ferner hervor, daß der Abschluß der Verträge mit den Ärzten auf der Grundlage freier Ärztewahl freudig zu begrüßen sei.

Der Abgeordnete Dr. Struve (F. Vp.) äußerte Befremden darüber, daß die Postverwaltung zu den Wünschen nach Änderung der Satzungen geschwiegen habe, und erbat Auskunft, ob auf Berücksichtigung der Anregungen im nächsten Jahre zu rechnen sei. Er sprach ebenfalls seine Freude über den Abschluß der Tarifverträge mit den Ärzten aus und richtete an die ganze untere Postbeamtenschaft den Wunsch, mit Vertrauen in die Kassen einzutreten.

Der Direktor im Reichs-Postamt Aschenborn erklärte darauf:

»Der Herr Vorredner hat vermißt, daß von unserer Seite kein Wort zu den Anregungen, die von verschiedenen Seiten an uns herangetreten sind, gesagt würde. Ich möchte bemerken, daß der Herr Referent ja sehr eingehend über das referiert hat, was in der Budgetkommission gesprochen worden ist, und, ich glaube, die Verhandlungen in der Budgetkommission waren so eingehend, daß man vollständig klar sehen konnte, aus welchen Gründen wir bei der Einrichtung der Krankenkassen für die Unterbeamten ein anderes Statut nicht haben aufstellen können, als es tatsächlich vorgelegt worden ist.

Ich möchte nun zunächst gegenüber den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Haberland einige Worte bemerken. Er meinte, das Statut würde ein anderes Gesicht bekommen haben, wenn wir den Unterbeamten vorher Gelegenheit gegeben hätten, ihre Wünsche darüber zu äußern. Es ist von unserer Seite schon in der Budgetkommission dargelegt worden, daß wir im Sommer vorigen Jahres einen Satzungsentwurf den Unterbeamten haben zugehen lassen, und daß die Unterbeamten auch Gelegenheit genommen haben, ihre Wünsche zu äußern, und zwar genau nach der Richtung, wie sie auch heute wieder von verschiedenen Herren dargelegt worden sind. Wir haben diesen Wünschen ja teilweise auch Rechnung tragen können. Es war namentlich einer der speziellsten und hauptsächlichsten Wünsche der Unterbeamten die Einführung der freien Arztwahl. Ich glaube, die Unterbeamten können froh sein, daß sie die Erfüllung dieses Wunsches nunmehr erreicht haben, und wir hoffen, daß sich auf diesem Gebiete Unzuträglichkeiten nicht ergeben werden, wenngleich von mancher Seite Bedenken erhoben worden sind und auch noch erhoben werden.

Es ist dann namentlich von dem Herrn Abgeordneten der sozialdemokratischen Partei und auch von anderen Herren bemängelt worden, daß wir verhältnismäßig so wenig leisten. Ich glaube, man leistet den Unterbeamten keinen guten Dienst, wenn man bei der Erörterung dieser neuen Einrichtung einseitig allzusehr diejenigen Punkte hervorhebt, in denen die Wünsche der Unterbeamten noch nicht haben erfüllt werden können. Die Schuld liegt sicherlich nicht bei der Verwaltung. Wir wollen mit allergrößtem Wohlwollen diese Kasse ausbauen. Aber wir müssen natürlich auch vorsichtig sein, und

wir können uns leider nicht, wie der Herr Abgeordnete Haberland meinte, auf die langjährigen Erfahrungen berufen, die bei den Krankenkassen der Krankenversicherung gemacht worden sind. Wir dürfen nicht übersehen — das ist ja auch schon von mehreren Herren gesagt worden —, daß wir eine freiwillige Kasse gründen. Wir haben keinen Beitrittszwang eingeführt, sondern wir überlassen es jedem Unterbeamten, sich darüber schlüssig zu machen, ob er beitreten will oder nicht. Gerade in diesem Moment der Freiwilligkeit liegt natürlich für denjenigen, der eine Kasse ins Leben rufen will, eine außerordentliche Erschwernis für den Ausbau der Kasse. Ich glaube: es ist viel besser, vorsichtig vorzugehen und zu versuchen, die Kasse von vornherein lebensfähig zu machen, als mit zu großen Versprechungen an die Unterbeamten heranzutreten, die nachher nicht erfüllt werden können.

(Sehr richtig! bei der Fortschrittlichen Volkspartei.)

Wenn wir bei den freiwilligen Kassen zu viel versprechen, dann müssen wir wenigstens auch so aufrichtig sein, die Beiträge dementsprechend zu bemessen. Bemessen wir sie aber richtig, dann werden wir sofort die Erfahrung machen, daß diejenigen, die sich und ihre Familienangehörigen für leidlich gesund halten, nicht beitreten. Wir bekommen infolgedessen wieder schlechtere Risiken, und die Beiträge werden wahrscheinlich sehr bald erhöht werden müssen. Diese Erwägungen mußten dazu führen, die Wünsche, die nach vielen Richtungen hin bestehen, namentlich die Ausdehnung der Kassenleistung über 26 bzw. 13 Wochen, die unbedingte Gewährung von Krankenhausbehandlung usw. vorsichtig zu behandeln. Ich möchte demgegenüber auch bemerken, daß die Erstattung der Kosten der Krankenhausbehandlung in der Satzung vorgesehen ist, wenn auch mit der vorsichtigen Einschränkung: sofern der Stand der Kasse es dem Vorstand erlaubt. Wir werden vielleicht später hier noch weitergehen können, auch in der Fürsorge für die Ehefrauen usw.

Aber eins möchte ich nicht unerwähnt lassen. Es wird immer sehr stark betont: ja wie kann eine Kasse gegründet werden, wenn nicht von vornherein Operationen und die Kosten anderer langwieriger Krankheiten bezahlt werden. Demgegenüber möchte ich doch betonen, daß es sich hier um unsere Unterbeamten handelt, und für unsere Unterbeamten haben wir außer der Kasse auch noch Unterstützungsfonds; wenn solche Schicksalsschläge an sie herantreten, dann werden sich wohl bei der Verwaltung genügend Mittel finden, um hier einzugreifen, ohne daß wir die Kasse belasten, und ohne daß wir dadurch, daß wir die Kasse belasten, die Beiträge zu erhöhen verpflichtet sind.

Nun wird weiter bemängelt, daß wir in der Organisation sehr engherzig gewesen seien. Meine Herren, auch dieser Vorwurf ist wohl stark übertrieben. Uns liegt natürlich nichts daran, in den Kassen Herrschsucht befriedigen zu wollen, sondern wir streben dahin, ein gutes Verhältnis zwischen den sämtlichen Organen, die an der Verwaltung der Kassen beteiligt sind, herbeizuführen, und ich habe schon in der Budgetkommission darauf hingewiesen, daß im Vorstand außer dem Vorsitzenden drei von den Unterbeamten in geheimer Wahl, also durchaus unabhängig und selbständig gewählte Beisitzer vertreten sind. Ich denke, daß diese drei Beisitzer, wenn sie einigermaßen auf ihrem Posten sind, durchaus in der Lage sind, diejenigen Wünsche, die sie für die Unterbeamten, ihre Kollegen, haben, selbst wenn der Vorsitzende einmal etwas zu streng sein sollte, zur Geltung zu bringen.

Was die Wünsche betrifft, daß wir doch möglichst bald die Kassen weiter ausbauen und allen Wünschen, die hervorgetreten sind, Rechnung tragen sollen, so werden wir immer aufmerksam prüfen, ob die Kasse es

leisten kann; aber daß die gewünschten Änderungen schon im nächsten Jahre möglich sind, halte ich für gänzlich ausgeschlossen.«

Nach einigen vergleichenden Betrachtungen des Abgeordneten Behrens (W. V.) über die Einrichtungen der neuen Unterbeamten-Krankenkassen und der Betriebs-Krankenkassen wurde Titel 38f genehmigt und sodann die Sitzung geschlossen.

Die Weiterberatung am 20. Februar begann mit der namentlichen Abstimmung über die zu Titel 38e gestellten Anträge. Sie wurden sämtlich abgelehnt. Ebenso wurde die Regierungsvorlage in namentlicher Abstimmung abgelehnt, die Ostmarkenzulage also gestrichen.

Bei Titel 42 stellte der Abgeordnete Heckmann (Nl.) zur Erwägung, für die Betriebs-Krankenkassen freie Ärztewahl einzuführen, die Familienangehörigen gegen mäßigen Beitrag zur Krankenversicherung zuzulassen und die weiblichen Angestellten in die Unterbeamten-Krankenkasse zu übernehmen.

Nachdem die Abgeordneten Graf v. Westarp (K.), Erzberger (Z.), Beck (Heidelberg) (Nl.) und Kopsch (F. Vp.) kurz die Notwendigkeit begründet hatten, die Verhältnisse der Altpensionäre zu prüfen und neu zu regeln, wurde folgender Antrag zu Titel 44a der Budgetkommission überwiesen.

Der Reichstag wolle beschließen:

die verbündeten Regierungen zu ersuchen:

1. die Voraussetzungen und die Bemessung der aus den Fonds für Altpensionäre zu gewährenden Unterstützungen sowie das Verfahren zur Feststellung der persönlichen Verhältnisse durch allgemeine Grundsätze zu regeln und diese Grundsätze dem Reichstage noch im Laufe der gegenwärtigen Tagung mitzuteilen;
2. nach diesen Grundsätzen ohne Antrag zu verfahren;
3. dafür Sorge zu tragen, daß bei der Feststellung der persönlichen Verhältnisse der Altpensionäre und ihrer Hinterbliebenen jede unnötige Belästigung vermieden wird;
4. im laufenden Jahre die erforderlichen Überschreitungen der betreffenden Fonds eintreten zu lassen und im nächsten Jahre die Fonds angemessen zu erhöhen.

Bei Titel 50 erläuterte der Abgeordnete Werner (Hersfeld) (Ref. P.) das Verfahren der Verwaltung beim Bezuge der Fernsprechapparate. Die Vergebung der Lieferungen an mehrere zuverlässige Firmen müsse durchaus gebilligt werden, denn sie gewährleiste die unbedingt nötige, genaueste Herstellung der Apparate durch geschulte Arbeiter und die Beschaffung zu angemessenen Preisen.

Eine längere Aussprache entwickelte sich bei Titel 52, zu dem mehrere Resolutionen vorlagen. Der Abgeordnete Heckmann (Nl.) glaubte den Petitionen der Arbeiter entnehmen zu können, daß die Löhne mit dem Steigen der Lebensmittelpreise nicht gleichen Schritt gehalten hätten; insbesondere bezeichnete er Anfangslöhne von 2 Mark 90 Pf. bis 3 Mark 30 Pf. als unzulänglich. Im weiteren befürwortete er nach den Petitionen, die Zeugamtsarbeiter mit den Telegraphenarbeitern gleichzustellen, Sonntage nicht als Urlaubstage anzurechnen, vor der ersten Einstellung eine ärztliche Untersuchung der Bewerber auf Kosten der Postkasse vornehmen zu lassen und das Ergebnis als maßgebend für die Versorgung im Unterbeamtendienst anzusehen; auch empfahl er, auf Winterbeschäftigung noch weiter Bedacht zu nehmen, die Arbeiterausschüsse auszubauen und einen Reichs-Arbeiterausschuß einzurichten. Ferner bat er um Auskunft über die Denkschrift zur Errichtung einer Arbeiter-Pensionskasse sowie über die Stellung der Verwaltung zu der Frage der Einrichtung einer Arbeiter-Kleiderkasse und zu der von den Arbeitern geforderten Personalreform im Telegraphenbaudienste. Den Arbeiterwünschen

schloß sich im wesentlichen auch der Abgeordnete Hubrich (Oberbarnim) (F. Vp.) an; er trat weiter für die Anrechnung der Arbeiterzeit auf das Unterbeamten-Besoldungsdienstalter ein und erbat Auskunft über die Erwägungen in betreff der Ausdehnung der Wirksamkeit der Arbeiterausschüsse. Dagegen wandte er sich gegen die Forderung der ärztlichen Untersuchung auf Kosten der Reichskasse, weil auch die Bewerber um Beamtenstellung solche Kosten selbst zu tragen haben. Auch der Abgeordnete Behrens (W. V.) befürwortete die Petitionen der Telegraphenarbeiter. Er erkundigte sich ebenfalls nach dem Stande der Denkschrift über die Errichtung einer Pensionskasse sowie nach der Statistik über die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Arbeiter, Handwerker usw. und wies zum Schluß darauf hin, daß der Wunsch, die länger als zehn Jahre beschäftigten Arbeiter in ein gesichertes Arbeitsverhältnis zu übernehmen, erfreulicherweise erfüllt worden und auch sonst in der Arbeiterbeschäftigung vieles besser geworden sei. Darauf ergriff der Staatssekretär des Reichs-Postamts das Wort zu folgenden Darlegungen:

»Meine Herren, ich möchte dem Herrn Vorredner erwidern, daß wir die Statistik, die das hohe Haus über die Löhne der Telegraphenarbeiter gern haben wollte, mit der Statistik vereinigen, die alle drei Jahre erscheint. Das hohe Haus hat den Wunsch ausgesprochen, wir möchten nicht so viel Geld ausgeben und die allgemeine Statistik, die früher alljährlich aufgestellt wurde, nur alle drei Jahre liefern. Infolgedessen können Sie aber auch nicht erwarten, daß Sie die Statistik eher bekommen, als die amtliche Statistik erscheint, das ist im Jahre 1914.

Es ist ferner der Wunsch ausgesprochen worden, daß über die Arbeiterausschüsse in dem Verwaltungsberichte dem hohen Hause Kenntnis gegeben werde. Dieser Verwaltungsbericht erscheint alle fünf Jahre, und im nächsten Verwaltungsberichte wird der Herr Abgeordnete auch die Auskunft finden, in welcher Weise sich die Arbeiterausschüsse entwickelt haben.

Mit der Denkschrift über eine Pensionskasse für die Arbeiter haben wir uns selbstverständlich ernstlich beschäftigt. Wir sind dabei natürlich abhängig von Vorermittlungen, technischen Gutachten, bevor wir die Denkschrift vorlegen können. Die Denkschrift ist so weit von uns gefördert, daß gegenwärtig die anderen Ressorts sich damit beschäftigen. Ich habe neulich in der Budgetkommission erklärt, daß ich hoffe, sie bald dem hohen Hause vorlegen zu können.

Aber darauf möchte ich die Herren bitten Rücksicht zu nehmen, daß von uns recht viel Arbeiten gefordert werden, und daß wir nicht immer imstande sind, die Sachen so schnell zu erledigen, wie die Herren in ihrem anerkennenswerten Eifer für die Arbeiter hoffen. Aber ich glaube, daß ein Teil der Herren in diesem Eifer doch etwas zu weit geht. Ich meine damit nicht, daß sie sich nicht damit beschäftigen und Wünsche haben sollen, sondern daß sie das Verhältnis ganz und gar umkehren. Wenn ich alle die Wünsche zusammenstelle, die verschiedene Herren ausgesprochen haben, dann ist überhaupt nicht mehr von Arbeitern, sondern nur noch von Beamten die Rede. Sie wollen alle Arbeiter einfach zu Beamten stempeln. Sie wollen ihnen eine Uniform geben, Sie wollen sie ärztlich untersuchen lassen, kurz und gut, Sie sagen: du mußt ein ganz festes Verhältnis haben

(große Heiterkeit)

zur Reichs-Postverwaltung. Das andere kann auch der Fall sein.

(Wiederholte Heiterkeit.)

Nun sagen Sie, die Reichs-Postverwaltung berücksichtige bei der Arbeiterfrage die Wünsche der Arbeiter nicht genügend. Bedenken Sie, meine Herren, der Arbeiter ist ganz frei. Das ist ja nach der einen Seite sein gutes Recht. Aber auf der anderen Seite ist die Verwaltung auch nicht

gebunden, einen Arbeiter, den sie heute annimmt, und von dem sie nicht weiß, wie er sich entwickelt, wie einen Beamten zu betrachten.

Im übrigen möchte ich darauf aufmerksam machen, daß, wer die Lage der Post- und Telegraphenarbeiter verfolgt, wird sehen müssen, daß dauernde Verbesserungen eintreten. Es ist früher darüber geklagt worden, daß die Arbeiter während des Jahres nicht dauernd beschäftigt sind. Wir haben nun nach möglichst dauernder Beschäftigung gestrebt, und es sind jetzt etwa 96 Prozent aller Arbeiter das ganze Jahr hindurch beschäftigt. Wir haben uns Mühe gegeben, die wenigen Arbeiter, die wir nicht ganz beschäftigen konnten, in der Privatindustrie usw. unterzubringen, wo sie während der kurzen Zeit, in der ihre Beschäftigung bei uns Schwierigkeiten bietet, auch ihren Verdienst haben.

Auch über die Löhne sind die Herren falsch unterrichtet. Wir zahlen die üblichen Löhne, und glauben Sie doch, wir würden keine Arbeiter bekommen, wenn wir dies nicht täten. Die Löhne zu schematisieren und durch das ganze Reich einen bestimmten Satz zu zahlen, ist nicht ausführbar. Ich habe mit den Arbeitern selbst darüber gesprochen. Sie hatten auch erst den Gedanken, es müsse ein fester Satz sein. Das wäre ganz unpraktisch. Daß man oben in Ostpreußen billiger lebt als am Rhein, ist jedem bekannt. Es würden doch wirklich die Gelder nicht richtig verwendet, wenn wir dort einen hohen Lohn zahlten und hier knapsten. Das wäre eine Verschiebung der ganzen Verhältnisse. Daran kann Ihnen allen nichts liegen.

Daß die Löhne dauernd aufgebessert werden, möchte ich Ihnen an ein paar Zahlen klar machen. Ich habe hier die Löhne von 1910, 11 und 12 und habe Stufen gebildet, wieviel Prozent der Arbeiter auf die einzelnen Stufen entfallen. Die Stufen sind: bis 3 Mark, dann von 3,10 Mark bis 3,40 Mark, 3,50 bis 4,60 Mark, 4,65 bis 5 Mark und über 5 Mark. Im Jahre 1910 waren in der höchsten Klasse über 5 Mark nur 1 Prozent der Arbeiter, 1911 war diese Zahl auf 5,3 Prozent und 1912 ist sie auf 8,5 Prozent angewachsen. In der zweiten Stufe bis 5 Mark waren es 1910 9,6 Prozent, 1911 15,1 Prozent und 1912 23,8 Prozent, also in zwei Jahren ein Anwachsen um das Zweieinhalbfache. Bis 4,60 Mark erhielten 1910 81,8 Prozent, 1911 74 Prozent und 1912 nur 63,8 Prozent. Sie sehen also, wie in den niedrigeren Stufen die Zahl der Prozente immer geringer wird und in den höheren Stufen steigt, daß also eine Aufbesserung der Arbeiter in ziemlich raschem Tempo stattfindet.

Was den Wunsch auf Gleichstellung der Zeugamtsarbeiter mit den Ortsarbeitern betrifft, so habe ich diesen Wunsch den Arbeitern gegenüber selbst als verständig bezeichnet und habe ihnen gesagt, daß eine allmähliche Gleichstellung dieser Arbeiter mit den Ortsarbeitern stattfinden wird. Wir sind in dieser Beziehung schon kräftig vorgegangen, so daß auch das erreicht werden wird.

Nun komme ich zu der ärztlichen Untersuchung. Ja, wo haben Sie überhaupt eine ärztliche Untersuchung von Arbeitern? Wenn ein Mann zu Ihnen kommt, der bei Ihnen arbeiten will, und Sie sagen: gib mir erst ein Zeugnis, daß du gesund bist, — was heißt denn das? Diese armen Menschen, die, obgleich krank, arbeiten müssen, würden dann kaum Unterkunft finden. Wenn ich also jemand nicht fest engagiere und nicht in Aussicht nehme, ihn später als Beamten anzunehmen, hat es keinen Sinn, ihn untersuchen zu lassen. Wenn er irgendeinen Betriebsunfall hat, so sind ja die Kassen da, da ist er vollständig gesichert. Es ist doch nicht erforderlich, einen Arbeiter untersuchen zu lassen, der vielleicht nach zehn Jahren einmal angestellt wird. Er muß ja dann, wenn er angestellt werden soll, doch noch

einmal untersucht werden; denn ich kann doch einen Beamten nicht anstellen, wenn er nicht gesund ist.

Was nun den Wunsch auf kostenfreie ärztliche Untersuchung betrifft, so kann dem nicht entsprochen werden. Unter den Arbeitern sind doch viele, die nur kurze Zeit, einige Wochen oder Monate bei der Verwaltung arbeiten. Wohin sollte das führen, wenn jeder kostenfrei untersucht werden sollte? Die Herren, die sich mit solchen Wünschen beschäftigen, müssen die Sache doch auch einmal gütigst bis zu Ende denken. Da kommt uns sonst ein Mann, der wissen will, ob er gesund ist, und bittet um Beschäftigung als Telegraphenarbeiter; wenn er dann das ärztliche Zeugnis hat, empfiehlt er sich nach acht Tagen und sagt sich dann: nun weiß ich, woran ich bin.

(Heiterkeit.)

Im Interesse der Arbeiter möchte ich Sie bitten, nicht ohne weiteres alle Wünsche zu unterstützen. Wenn man mit den Arbeitern selbst spricht, dann sehen sie auch viele Sachen ein. Wenn ihnen aber immer gesagt wird: das scheint uns gut, das scheint uns berechtigt, dann werden die Arbeiter dadurch leicht in falsche Hoffnungen gewiegt. Die Arbeiter sagen sich dann selbst: wenn wir mit den Herren im Reichstage sprechen, dann halten die alles für sehr schön; kommen wir aber zum Staatssekretär, dann sagt er, wenn auch mit freundlicher Miene: das geht nicht. Dadurch wird ein Gegensatz hervorgerufen, der wirklich nicht im Interesse der Arbeiter liegt.

Nun ist hier der Wunsch ausgesprochen worden, man möchte den Arbeitern eine Uniform geben. Mein Herr Amtsvorgänger hat seinerzeit eine blaue Uniform zugestanden. Nach zehn bis elf Jahren sind nun die Ober-Postdirektionen gefragt worden, wie die Arbeiter über die Uniform dächten, und da ist die Antwort gekommen: Gott bewahre, die wollen gar keine Uniform haben. In dem Wunsche nach Uniform steckt übrigens nur der Wunsch nach freier Kleidung; darauf kommt es hinaus. Dieser Wunsch ist aber nicht ausführbar. Die Arbeiter arbeiten vielfach nur kurze Zeit bei uns, und wer soll dann die Sachen weiter tragen? Wenn man den Nachfolgern zumuten wollte, die Sachen weiter zu tragen, dann würden sie darüber auch nicht erfreut sein. Eine Mütze kostet z. B. 2,40 Mark und reicht wohl ein Jahr. Wenn nun der Arbeiter vorher ausscheidet, wer soll dann die getragene, aber noch nicht abgetragene Mütze aufsetzen?

(Heiterkeit.)

Also ich meine, wegen der Verweigerung solcher Wünsche kann man dem Staatssekretär nicht wohl ein Kapitalverbrechen vorwerfen.

Was nun den Wunsch nach einer Reform des Telegraphenbauwesens betrifft, so läuft das zum Teil auch auf den Wunsch hinaus, daß auch die Arbeiter schon Beamteneigenschaft erhalten. Stellen Sie sich, bitte, vor, was die Tätigkeit der Telegraphenverwaltung heute bedeutet! Wenn Sie sich die Titel ansehen, um deren Bewilligung ich Sie bitte, so werden Sie finden, daß für 50 bis 60 Millionen Material jährlich verbaut wird. Denken Sie an die Verantwortung, mit solchem wertvollen Material umzugehen; denken Sie an die Verdichtung der Leitungen; denken Sie daran, wie schwierig es ist, eine richtige Trasse auszuführen; denken Sie gütigst an die Entwicklung der Starkstromanlagen, durch die der Bau der Telegraphenleitungen beeinflußt wird; ziehen Sie die vielen Verhandlungen mit staatlichen und Kommunalbehörden in Betracht; denken Sie an die dauernde Beobachtung der Bauvorschriften für Straßen- und Eisenbahnen: so werden sie mir ohne weiteres recht geben müssen, wenn ich sage, daß für die Bauleitung Männer notwendig sind, die die volle Gewähr für die sorgsame Ausübung der ihnen übertragenen Obliegenheiten bieten. Berücksichtigen Sie, bitte, auch die großen Unannehmlichkeiten für den Verkehr, wenn einmal eine solche Lei-

tung gerissen ist! Die Anlagen müssen also gut gebaut sein, die Arbeiten müssen sorgfältig ausgeführt werden. Dazu kommt, daß die Drähte hoch oben liegen, wo man nicht permanent hinaufklettern kann. Das sind alles die Momente, die ich den Herren vorhalten muß, und zwar im Interesse der Arbeiter, nicht in meinem Interesse. Deshalb sind wir nach reiflicher Überlegung dazu gekommen, den Telegraphenbau in der Weise ausführen zu lassen, wie es jetzt geschieht. Ich, meine Herren, bin gewöhnt, hier nicht immer Liebeserklärungen zu hören, und solange ich hier stehe, will ich das mit derselben Geduld und dem Bestreben ertragen, mich zu bessern und allen berechtigten Wünschen zu entsprechen.

(Bravo! und Heiterkeit.)

Sehen Sie, meine Herren, wir stehen ihnen jederzeit gern zur Verfügung, und ich würde es für richtiger halten, wenn es sich einbürgerte, sich zuerst an die Verwaltung zu wenden. Ich glaube, Herr Abgeordneter Gröber hat einmal vor Jahren in der Budgetkommission zum Ausdruck gebracht, daß eigentlich jede Petition abgelehnt werden sollte, wenn nicht vorher eine Auskunft darüber vorliegt, ob sich die Verwaltung mit dieser Petition schon beschäftigt hat.

(Abgeordneter Gröber: Ganz richtig!)

Ich glaube, in Württemberg ist es so.

(Zustimmung des Abgeordneten Gröber. — Abgeordneter Dr. Arendt: In Preußen auch!)

Wenn Sie hier Wünsche der Beamten und Arbeiter zum Ausdruck bringen, so haben Sie nur den einen Teil angehört, nicht auch den anderen. Deshalb möchte ich Sie bitten, ehe Sie eine Resolution unterschreiben, mit meinen Herren in Verbindung zu treten und sie zu fragen, ob solch ein Wunsch überhaupt einen verständigen Kern hat. Oder noch besser: fordern Sie von allen Deputationen, sich zunächst bei der Verwaltung Auskunft zu holen und ihnen diese dann mitzuteilen. Ist die Antwort der Verwaltung verneinend ausgefallen, dann können Sie sich ja mit der Sache näher beschäftigen. Meine Herren, ich bin nach meiner Menschenkenntnis auch davon überzeugt, daß Sie das jetzt beobachtete Verfahren nicht werden durchführen können.

(Sehr wahr!)

Schließlich werden Sie so mit Dingen überhäuft, die Sie nicht ganz beurteilen können, daß Sie sagen müssen: so geht es nicht weiter. Ich möchte Sie also bitten, den Arbeitern zu erklären: erst wendet euch an eure Behörde, die beschäftigt sich mit diesen Fragen und muß sich mit diesen Fragen beschäftigen, und wenn sie dann eine abweisende Auskunft gegeben hat, dann ist der Zeitpunkt erst da, eher nicht, an uns Abgeordnete heranzutreten.

Die Herren wollen mir diese reinliche Aussprache nicht übelnehmen.

(Zuruf rechts: Nein! — Heiterkeit.)

Wir müssen uns einmal darüber aussprechen, nicht unsertwegen, sondern der Arbeiter wegen.

(Zustimmung rechts.)

Ich möchte also mit der Bitte schließen, daß die Herren vorsichtig mit Resolutionen sind und solche nur fassen, nachdem die Arbeiter eine verneinende Auskunft von ihrer Behörde bekommen haben. Wenn Sie mit der Behörde selbst in Verbindung treten, dann werden Sie stets Auskunft und auch das Material voll bekommen, das Ihnen zur Beurteilung der Sache notwendig ist.«

(Bravo! rechts.)

Anknüpfend an die Ausführungen des Staatssekretärs gab der Abgeordnete Ickler (Nl.) zu erkennen, daß der Wunsch, alle Arbeiter zu Beamten

zu machen, nicht bestände, daß aber Löhne von 2 Mark 60 Pf. für zu niedrig zu halten seien. Er hob ferner hervor, daß es sich empfehlen möchte, die Tagelöhne in Wochenlöhne umzuwandeln, die Telegraphenvorarbeiter zu wirklichen Beamten zu befördern und auch die Schmiede des Postfuhramts in Berlin in das Beamtenverhältnis zu übernehmen. Der Abgeordnete Zubeil (Sd.) bemängelte die Verschiedenheit der Anfangs- und Endlöhne für die einzelnen Bezirke und meinte, die Löhne müßten unter allen Umständen erhöht werden.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erklärte dazu:

»Nur einige Worte. Die letzten beiden Herren Vorredner sind nochmals auf die Bezahlung der Telegraphenarbeiter zurückgekommen. Ich möchte doch, damit nicht der Schein erweckt wird, als ob die Löhne gar so niedrig seien, und als ob gar nichts für diese Arbeiter in den letzten Jahren geschehen sei, hier wiederholen, daß bis 3 Mark überhaupt nur 0,9 Prozent der Telegraphenarbeiter beziehen. Wenn es also hier immer dargestellt wird, als ob ein Lohn von 2 Mark 60 Pf. oder 2 Mark 90 Pf. an vielen Stellen gegeben wird, so will ich hier nochmals konstatieren, daß in der Klasse bis 3 Mark überhaupt nur $^9/_{10}$ Prozent der Arbeiter sind, und daß der Durchschnittslohn ohne Nebenbezüge gegenwärtig 4 Mark 40 Pf. beträgt. Ich möchte auch besonders hervorheben, daß alljährlich eine Aufbesserung erfolgt, und noch in den Jahren 1911 und 1912 sind die Löhne in fast allen Bezirken aufgebessert worden. Ich will Ihnen einige Zahlen geben: im Jahre 1909 sind für Aufbesserung verwendet worden 420 000 Mark, im Jahre 1910 480 000 Mark, im Jahre 1911 520 000 Mark.

(Zuruf bei den Sozialdemokraten: Auch mehr Personal!)

— Nein, es sind eben 10 000 Arbeiter. — So hat also dauernd eine Aufbesserung stattgefunden, und wenn Sie den Durchschnitt ziehen, dann finden Sie, daß die Aufbesserung der Telegraphenarbeiter durchschnittlich wesentlich höher ist als die Zulagen, die in bestimmten Jahren den Unterbeamten zuteil werden.

Wenn dann gesagt wird, die Löhne müßten überall gleich sein und noch höher sein, als sie gegenwärtig sind, so möchte ich den letzten Herrn Vorredner doch daran erinnern, daß auch in den Betrieben der Sozialdemokratie nicht mehr Lohn gezahlt wird, als sonst üblich ist, und ich mich der Zeit erinnere, wo innerhalb dieser Betriebe recht lebhafte Klagen auch von den Arbeitern geltend gemacht wurden, daß nicht höhere Löhne gezahlt würden.«

Der Abgeordnete Behrens (W. V.) ging nochmals auf die Frage der ärztlichen Untersuchung und die Einrichtung der Kleiderkasse ein. Ein für den Beamtendienst untauglich Befundener brauche von der Arbeiterbeschäftigung nicht ausgeschlossen zu werden, er könne sich aber beizeiten einem anderen Berufe zuwenden. Die Kleiderkasse solle den Arbeitern die Kleidung nicht umsonst liefern, sondern ihnen nur den Bezug möglichst zweckdienlicher Arbeitskleidung für möglichst wenig Geld erleichtern. Zur Vermeidung weitläufiger Erörterungen über die Lohnverhältnisse usw. im Reichstage sei die Einrichtung der gewünschten Zentral-Arbeiterausschüsse zu empfehlen. Über die Lohnverhältnisse sprach noch der Abgeordnete Noske (Sd.), über die wünschenswerte Prüfung der Petitionen aus Arbeiterkreisen vor der Besprechung im Reichstage der Abgeordnete Dr. Oertel (K.). Sodann wurden folgende Resolutionen angenommen:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstag einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den das Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909 insoweit abgeändert wird, als es der Anrechnung eines angemessenen Teiles der im Arbeiter- oder Handwerkerverhältnisse zurückgelegten Dienstzeit auf das Besoldungsdienstalter entgegensteht;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, erneut Erwägungen darüber anzustellen, in welcher Weise den Arbeitern und Handwerkern der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ihre Arbeiter- und Handwerkerdienstjahre soweit auf das Besoldungsdienstalter angerechnet werden können, daß sie bei der etatsmäßigen Anstellung nicht hinter den Postboten und Postillionen mit gleichem Dienstalter in bezug auf Besoldung und Ruhegehaltsberechnung zurückstehen, und hierüber dem Reichstag rechtzeitig eine Denkschrift vorzulegen;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, anzuordnen, daß

1. die Kosten der ärztlichen Untersuchung der Telegraphenarbeiter, -vorarbeiter, -handwerker und Zeugamtsarbeiter für die etatsmäßige Anstellung auf die Postkasse zu übernehmen sind;
2. die ärztliche Untersuchung vor der Einstellung und nach einer längeren Unterbrechung der Beschäftigung vor der Wiedereinstellung als Telegraphenarbeiter, -handwerker und Zeugamtsarbeiter zu erfolgen hat und für eine spätere etatsmäßige Anstellung maßgebend ist;

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine Prüfung darüber anzuordnen, ob und inwieweit

1. die Löhne und Zulagen der Telegraphenvorarbeiter, -arbeiter, -handwerker und Zeugamtsarbeiter allgemein eine Erhöhung erfahren können;
2. die Zulagen für die Telegraphenvorarbeiter, -arbeiter, -handwerker und Zeugamtsarbeiter einheitlicher festgesetzt werden können;
3. bei den Telegraphenvorarbeitern, -arbeitern, -handwerkern und Zeugamtsarbeitern, soweit sie für den Sonntag keine Lohnbezüge erhalten, die Anrechnung der Sonntage als Urlaubstage in Fortfall kommen kann;
4. für die Telegraphenvorarbeiter, -arbeiter, -handwerker und Zeugamtsarbeiter eine Kleiderkasse geschaffen werden kann.

Bei Titel 59 besprach der Abgeordnete Chrysant (Z) eine Eingabe des Hauptverbandes deutscher gewerblicher Genossenschaften über die Verdingung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Der Redner führte aus, daß zu seiner Freude einem Teile der in der Eingabe enthaltenen Wünsche durch eine Verfügung des Reichs-Postamts vom 22. Januar bereits Rechnung getragen sei. Zu beanstanden seien noch einige Bestimmungen in den Bedingungen über die Lieferung der Dienstkleider. Gerade diese Lieferungen müßten im Sinne des neuen Erlasses in kleine Lose zerlegt nnd so eingerichtet werden, daß der Handwerkerstand sie übernehmen könne. Der Abgeordnete Bartschat (F. Vp.) gab ebenfalls der Genugtuung Ausdruck, daß das Reichs-Postamt den Wünschen des Handwerks entgegengekommen sei. Er regte an, den neuen Erlaß dahin zu erweitern, daß zur Prüfung der eingegangenen Angebote Sachverständige aus dem Gewerbe nicht nur nach Belieben herangezogen werden könnten, sondern unter allen Umständen herangezogen werden müßten, und befürwortete weiter folgende, bei der Abstimmung angenommene Resolution:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, anzuordnen, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei Vergebung von Lieferungen, die ganz oder teilweise in der Hausarbeit hergestellt werden,

1. die Berufsorganisationen und Genossenschaften der Hausarbeiter und -arbeiterinnen berücksichtigt,

2. solchen Lieferanten den Vorzug gibt, die für die in der Hausarbeit hergestellten Arbeiten mindestens die von den Berufsorganisationen und Genossenschaften der Hausarbeiter und -arbeiterinnen gezahlten Löhne nachweislich zahlen, oder mit den Organisationen der Hausarbeiter und -arbeiterinnen Tarifverträge vereinbart haben, oder deren für Hausarbeit gezahlte Löhne von dem zuständigen Fachausschuß als angemessen bezeichnet sind.

Der Rest der fortdauernden Ausgaben wurde ohne Wortmeldung genehmigt.

Bei Titel 5 der einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats beklagte der Abgeordnete Haberland (Sd.) die Verzögerungen, die bei der Herstellung von Fernsprechverbindungen im Westen, hauptsächlich zwischen Düsseldorf und Berlin, vorkämen, und bat um Verbesserung des Fernsprechwesens im Westen und ferner auch um den Anschluß Düsseldorfs an das niederrheinisch-westfälische Bezirks-Fernsprechnetz. Im übrigen wurden die einmaligen Ausgaben nach einer kurzen Anfrage des Abgeordneten Taubadel (Sd.) und einer Erwiderung des Direktors im Reichs-Postamt Aschenborn über die Stilart des neuen Bahnhofs-Postgebäudes in Görlitz genehmigt. Ebenso wurde Kap. 4 Titel 1 des außerordentlichen Etats genehmigt.

Bei Titel 1 der Einnahmen sprach der Abgeordnete Haberland (Sd.) den Wunsch aus, den Nachbarortsverkehr mit der billigeren Ortsportotaxe zwischen Düsseldorf und seinen industriellen Vororten, namentlich Reisholz, Benrath und Hilden einzuführen. Die Einnahme-Titel wurden sämtlich angenommen. Alsdann wurde noch die Resolution e) der Budgetkommission angenommen.

Die Abstimmung über die Anträge der Kommission zu den Petitionen wurde auf die dritte Lesung verschoben. Die zweite Lesung war damit beendet.

Reichsgerichtsentscheidung, betreffend die Stempelpflichtigkeit von Postvollmachten.

Direktor Dr. Richard F. in B., Kläger, stellte am 29. August 1911 eine Postvollmacht aus, durch die er zwei seiner Angestellten, und zwar jeden von ihnen für sich, für unbeschränkte Zeit auf Widerruf bevollmächtigte, alle mit der Post unter der Aufschrift »Direktor Dr. Richard F.« eingehenden Postsendungen in Empfang zu nehmen und darüber zu quittieren. Als Stempel entrichtete er für diese Vollmacht den Betrag von 1 ℳ 50 Pf., zahlte dann aber auf Erfordern der Königlichen Oberzolldirektion in B., des Beklagten, noch einen weiteren Abgabenbetrag von 1 ℳ 50 Pf. Diesen Betrag nebst 4 v. H. Zinsen seit der Klagezustellung forderte er mit der Klage zurück. Das Landgericht verurteilte den Beklagten nach dem Klageantrag, und das Kammergericht in Berlin wies durch das Urteil vom 19. April 1912 die Berufung des Beklagten zurück.

Gegen dieses Urteil des Kammergerichts legte die Königliche Oberzolldirektion in B. Revision ein mit dem Erfolge, daß durch das Erkenntnis des siebenten Zivilsenats des Reichsgerichts vom 15. Oktober 1912 der Revision stattgegeben und die Klage abgewiesen wurde.

Die Entscheidungsgründe lauten:

Zu entscheiden ist, ob in der Postvollmachtsurkunde vom 29. August 1911 zwei stempelpflichtige Vollmachten enthalten sind oder ob sie nur eine einheitliche Vollmacht darstellt. Die Tarifstelle 73 (Vollmachten usw.) des preußischen Stempelsteuergesetzes vom $\frac{\text{31. Juli 1895}}{\text{30. Juni 1909}}$ enthält keine Vorschrift darüber, wann anzunehmen ist, daß bei einer Mehrheit von Bevollmächtigten die in einer Urkunde enthaltene Ermächtigung eine Mehrheit von Vollmachten enthält und wie dabei der Stempel zu berechnen ist. Der § 10 Abs. 3 bestimmt aber allgemein, daß, falls die einzelnen in einer Urkunde enthaltenen Geschäfte sich als Bestandteile eines einheitlichen, nach dem Tarife steuerpflichtigen Rechtsgeschäfts darstellen, nur der für das letztere vorgesehene Stempelbetrag zu entrichten ist. Der Berufungsrichter gelangt zu seiner Entscheidung auf Grund der Annahme, in der bezeichneten Urkunde sei nur eine einheitliche Vollmacht im Sinne der Tarifstelle 73 enthalten. Diese Rechtsansicht ist jedoch nicht zu billigen und das Berufungsurteil deshalb aufzuheben.

Nur wenn das Rechtsgeschäft, dessen Ausführung den Gegenstand der Ermächtigung bildet, ein einheitliches ist, kann auch die Ermächtigung selbst im Sinne des materiellen Rechts als eine einheitliche angesehen werden. In diesem Sinne liegen zwei Vollmachten vor, wenn jemand eine andere Einzelperson zur Ausführung zweier unter sich verschiedener Rechtsgeschäfte beauftragt, z. B. zur Erteilung der Auflassung eines Grundstücks und zur Erhebung eines Geldbetrages bei einer Kasse. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die eine Ermächtigung rechtswirksam, die andere unwirksam ist. Der gewöhnliche und auch der juristische Sprachgebrauch wendet aber den Ausdruck Vollmacht nicht nur auf die Ermächtigung, sondern auch auf die Urkunde über diese an. In demselben Sinne versteht auch das Stempelsteuergesetz, das grundsätzlich — bis auf wenige Ausnahmefälle — nur Urkunden besteuert, unter Vollmacht die Vollmachtsurkunde und geht davon aus, daß bei der Zusammenfassung mehrerer sachlich verschiedener Ermächtigungen in derselben Urkunde diese als eine einheitliche und als solche nur einmal stempelpflichtige Vollmachtsurkunde anzusehen ist, wenn sich als Machtgeber und als Bevollmächtigter nur je eine Person gegenüberstehen oder wenn an der Stelle dieser einen Person eine Mehrheit von Personen steht, die rechtlich als eine Einheit anzusehen sind. Deshalb fordert die Tarifstelle zwar einen erhöhten, aber doch nur einen einmaligen Stempel für eine Generalvollmacht (bei einem Gegenstandswert von mehr als 50 000 ℳ), also dann, »wenn die Vollmacht zur Vornahme aller oder gewisser Gattungen von Geschäften für den Vollmachtgeber ermächtigt«. Der Stempel wird auch dann nur einmal erhoben, wenn die einzelnen Geschäfte, zu denen die Generalvollmacht ermächtigt, unter sich in keinem rechtlichen Zusammenhange stehen, also auch keine rechtsgeschäftliche Einheit bilden. Auf derselben Auffassung beruht auch die Vorschrift des Abs. 6 der Tarifstelle, wonach zu Vollmachten, in denen mehrere in einer Erb- oder sonstigen Rechtsgemeinschaft stehende Personen einen Bevollmächtigten bestellen, der Vollmachtstempel nur einmal zu verwenden ist. Auch die Prozeßvollmacht unterliegt nach dem Abs. 4 nur dem einmaligen Vollmachtstempel, obschon sie zu sehr ver-

schiedenen Rechtshandlungen ermächtigt. Der vorstehenden Auffassung entsprechend ist auch in Verwaltungsbrauch und Rechtsprechung bei aller sachlichen Verschiedenheit der Gegenstände der beurkundeten Ermächtigung der Stempel stets nur einmal erfordert worden, wenn ein Machtgeber oder mehrere in Rechtsgemeinschaft stehende einen Bevollmächtigten oder mehrere, die in Rechtsgemeinschaft stehen sollen, bestellt, also zu gemeinschaftlicher Vertretung beruft. Zwar fehlt es für den Fall der Bestellung mehrerer Bevollmächtigter in der Tarifstelle an einer dem Abs. 6 entsprechenden Vorschrift (Ermächtigung durch mehrere Machtgeber). Bei der Beratung des Gesetzentwurfs wurde eine in diesem enthaltene Vorschrift gestrichen, nach der zu Vollmachten, in denen eine Person mehrere nicht zu gemeinschaftlicher Vertretung berufene Bevollmächtigte bestellt, der Vollmachtstempel so oft zu verwenden sein sollte, als auf seiten der Bevollmächtigten Personen vorhanden sind. Hieraus folgt aber nur, daß nicht schon der Umstand, daß ein Machtgeber mehrere nicht zur gemeinschaftlichen Vertretung berufene Bevollmächtigte bestellt, für sich allein dazu führen soll, den Stempel so oft zu verwenden, als Bevollmächtigte vorhanden sind. (Urteil des Reichsgerichts vom 7. Februar 1905, Zentralblatt für Abgaben- usw. Verwaltung 1905, S. 217.) Ist das Rechtsgeschäft, dessen Ausführung den Gegenstand der Ermächtigung solcher mehreren Bevollmächtigten bildet, ein einheitliches, so liegt nur eine stempelpflichtige Vollmacht vor. Ermächtigt z. B. jemand in derselben Urkunde zwei Personen, jede für sich, ein Grundstück aufzulassen, so ist der Vollmachtstempel nur einmal zu erheben, denn durch einmalige Erteilung der Auflassung, sei es durch den einen, sei es durch den anderen der Bevollmächtigten ist die erteilte Vollmacht vollständig erledigt. Die Einheit der auf jeder Seite des Vollmachtsverhältnisses stehenden Einzelperson oder Mehrheit von in Rechtsgemeinschaft stehenden Personen genügt hiernach zur stempelrechtlichen Einheit der Vollmachtsurkunde. Stehen aber einem Machtgeber oder einer Mehrheit gemeinschaftlich Berechtigter mehrere Bevollmächtigte gegenüber, die jeder für sich ermächtigt sind, so liegen bei sachlicher Verschiedenheit der aufgetragenen Geschäfte stempelrechtlich so viel verschiedene Vollmachten vor, als Bevollmächtigte vorhanden sind. Die Selbständigkeit der einzelnen Ermächtigungen zeigt sich darin, daß zu gleicher Zeit jeder der Bevollmächtigten für sich ein anderes der verschiedenen aufgetragenen Geschäfte ausführen kann.

Hieraus ergibt sich, daß auch im Streitfalle mehrere (zwei) Vollmachten zu versteuern sind, da der Gegenstand der Ermächtigung der beiden Bevollmächtigten in einer sachlichen Mehrheit von Rechtsgeschäften besteht, die unter sich keine rechtliche Einheit bilden. Die Postsendungen, zu deren Empfang und Quittierung jeder der beiden Bevollmächtigten berufen ist, stehen regelmäßig unter sich in keinem rechtlichen Zusammenhange. Die Sendungen können an den Kläger als bloße Privatperson und auch an ihn als Direktor der von ihm vertretenen . . . . Gesellschaft gerichtet sein. Auf Grund der Vollmacht kann der eine der Bevollmächtigten Geld auf eine an den Kläger gerichtete Postanweisung erheben und der andere gleichzeitig an einem anderen Ort eine eingeschriebene Paketsendung in Empfang nehmen. Es fehlt also an einem die einzelnen Ausführungshandlungen zusammenhaltenden rechtlichen Bande. Daß alle Sendungen dem Postbetrieb angehören, ist nur ein wirtschaftlicher,

kein rechtlicher Gesichtspunkt. Ein einheitliches besonderes Rechtsverhältnis zwischen dem Kläger und der Postbehörde besteht nicht, insbesondere nicht dahin, daß dauernd die letztere sich verpflichtet hätte, die für den Kläger bestimmten Sendungen an die beiden Bevollmächtigten zu bestellen. Sie liefert diesen die Sendungen nur deshalb aus, weil sie auf Grund der Vollmacht kraft Gesetzes zur Empfangnahme als berechtigt gelten und die Postbehörde deshalb eine Haftung nicht zu befürchten hat, wenn sie die Sendungen nicht unmittelbar an den Adressaten ausliefert. Bestände aber selbst ein derartiges einheitliches Rechtsverhältnis zwischen der Postbehörde und dem Kläger, so würde dadurch die Postvollmacht vom 29. August 1911 nicht zu einer einheitlichen Vollmacht, denn in ihr ist nicht ein solches Rechtsverhältnis beurkundet, sondern dasjenige, welches zwischen dem Machtgeber und den beiden Bevollmächtigten besteht.

Die mehreren Rechtsanwälten erteilte Prozeßvollmacht zur Führung desselben Rechtstreits ist zwar nur als eine stempelpflichtige Vollmacht anzusehen, aber nur deshalb, weil hier das Rechtsgeschäft, dessen Ausführung den Gegenstand der Ermächtigung bildet, nämlich die Prozeßführung, vom Gesetz als ein einheitliches erachtet wird. Letzteres ergibt sich schon aus der rechtlichen Zusammenfassung der Einzelhandlungen, aus denen sich die Prozeßführung zusammensetzt, zu dem einheitlichen Begriffe der Prozeßvollmacht in den §§ 80, 81 der Zivilprozeßordnung. (Gruchot, Beiträge Bd. 32, S. 1075; Urteil des Reichsgerichts vom 7. Februar 1905, Zentralblatt für Abgaben- usw. Verwaltung 1905, S. 217.) Bei dieser stehen jene Einzelhandlungen unter sich in einem durch die Einheit des Gegenstandes des Rechtstreits bewirkten inneren rechtlichen Zusammenhange, während die wirtschaftliche oder auch rechtliche äußere Gleichwertigkeit der Einzelhandlungen, zu denen die Postvollmacht ermächtigt, nicht geeignet ist, einen solchen inneren Zusammenhang zu schaffen. Zwar ist eine Vollmacht, die »zu gewissen Gattungen« von Geschäften ermächtigt (Generalvollmacht), stempelrechtlich als ein einheitliches Geschäft anzusehen, wenn auch die einzelnen Geschäfte selbst des rechtlichen Zusammenhanges entbehren; das geschieht aber nicht wegen Einheitlichkeit des Gegenstandes der Ermächtigung, sondern trotz des Fehlens dieser sachlichen Einheitlichkeit deshalb, weil sich zwei Einzelpersonen als Machtgeber und Bevollmächtigte gegenüberstehen. Werden zwei Personen in derselben Urkunde als nicht zur gemeinschaftlichen Vertretung berufene Generalbevollmächtigte bestellt, so ist der Stempel für Generalvollmachten zweimal zu entrichten. (Urteil des Reichsgerichts vom 7. Februar 1905, VII. 310/04.)

Das preußische Obertribunal (Strafsenat) hat zwar in Anwendung des Stempelgesetzes vom 7. März 1822, Tarif, Allgemeine Vorschriften Nr. 1 im Urteil vom 21. März 1877 (Zentralblatt für Abgaben- usw. Verwaltung 1877, S. 271) angenommen, der Vollmachtstempel sei nur einmal zu erheben, wenn verschiedene Personen jede für sich zur Vornahme mehrerer Geschäfte gleicher Art von demselben Machtgeber in einer Urkunde, z. B. einer Postvollmacht, bevollmächtigt werden. Dieser Meinung kann aber, wie die vorstehenden Erwägungen ergeben, jedenfalls für den Bereich des jetzigen Stempelsteuergesetzes nicht beigepflichtet werden.

Der Revision war hiernach stattzugeben und die Klage abzuweisen.

NACHRUF.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Bernhardt †.

In Naumburg (Saale) ist am 9. März 1913 der frühere vortragende Rat im Reichs-Postamt, Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Bernhardt, im Alter von 64 Jahren gestorben.

Bernhardt, aus Unter Neusulza in Sachsen-Meiningen gebürtig, besuchte die Realschule I. Ordnung in Halle (Saale) und studierte nach Erwerbung des Reifezeugnisses Volkswirtschaft und Staatswissenschaften. 1869 trat er in den Dienst der Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes. 1870 folgte er Deutschlands Fahnen in den Feldzug gegen Frankreich, aus dem er mit dem Eisernen Kreuze geschmückt heimkehrte. Mit großer Zuneigung für den Militärdienst blieb er auch in späteren Jahren als Offizier der Reserve und schließlich der Landwehr im Heeresverbande, aus dem er erst im Jahre 1902 schied.

Seine amtliche Tätigkeit führte ihn in die verschiedensten Teile des Reichs. Nach Ablegung der Prüfung für die höheren Stellen der Telegraphenverwaltung wirkte er bei den Ober-Postdirektionen in Halle (Saale), Karlsruhe (Baden), Coblenz und Düsseldorf. 1888 wurde er zum Postrat befördert, 1889 zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter im Reichs-Postamt, 1893 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat, 1897 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt. 1907 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat mit dem Range der Räte erster Klasse. Von 1901 ab bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1909 war er Abteilungsdirigent bei der II. Abteilung.

Der Entschlafene hat stets mit unermüdlicher Hingebung alle Kraft an die ihm gestellten Aufgaben gesetzt. Während seiner 20-jährigen Tätigkeit im Reichs-Postamte lagen ihm vornehmlich ob der Ausbau des Telegraphenleitungsnetzes und die Vervollkommnung des Telegraphenbetriebs und der technischen Einrichtungen dieses Dienstzweigs. Insbesondere kamen seine gründlichen Kenntnisse und reichen Erfahrungen auch bei der Einführung des Klopfers und der Schnelltelegraphen und bei der Erweiterung und Verbesserung der Rohrpostanlagen zur Geltung. Viele Jahre hindurch gehörte er zum Lehrkörper der Post- und Telegraphenschule. Regen Anteil nahm er an den Bestrebungen des Elektrotechnischen Vereins, dessen Ausschuß er von 1898 bis 1906 und dann wieder die beiden letzten Jahre vor seinem Hinscheiden angehörte. Auf allen diesen Gebieten hat er wertvolle Dienste geleistet.

Ein lauterer, gediegener Charakter und ein liebenswürdiges Wesen zeichneten den Heimgegangenen aus, und alle, mit denen er in nähere Berührung getreten ist, werden ihm ein treues Andenken bewahren.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 7. BERLIN, APRIL. **1913.**

Versicherungsfreiheit der weiblichen Beamten nach § 1234 der Reichversicherungsordnung.

Im Archiv 1912, S. 558, ist darauf hingewiesen worden, daß die Post- und Telegraphengehilfinnen nach der Absicht des § 1234 der R.V.O.[1]) von der Versicherungspflicht befreit sind. Diese Auffassung ist vom Reichsversicherungsamt in einer grundsätzlichen Entscheidung vom 14. Dezember 1912 bestätigt worden. Eine ledige Lehrerin an einer preußischen öffentlichen Volksschule ist nach § 1234 der R.V.O. für versicherungsfrei erachtet worden, obgleich ihr Anwartschaft auf Waisenrente nicht gewährleistet ist. Der Entscheidung entnehmen wir folgendes.

Nach dem bisher geltenden Rechte (§ 5 Abs. 1 des Invalidenversicherungsgesetzes) war es nicht zweifelhaft, daß preußische Volksschullehrerinnen der Invalidenversicherungspflicht nicht unterlagen. Denn ihnen war eine Anwartschaft auf Ruhegehalt im Mindestbetrage der Invalidenrente nach den Sätzen der ersten Lohnklasse gewährleistet. Es ist zu prüfen, ob die Rechtslage sich geändert hat, nachdem am 1. Januar 1912 die Vorschriften des vierten Buches der R. V. O. über die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung in Kraft getreten sind. Nach § 1234 der R. V. O. sind Lehrer und Erzieher an öffentlichen Schulen oder Anstalten, zu denen nach der Ausdrucksweise des Gesetzes ohne weiteres auch die Lehrerinnen zählen, versicherungsfrei, »wenn ihnen Anwartschaft auf Ruhegeld im Mindestbetrage der Invalidenrente nach den Sätzen der ersten Lohnklasse sowie auf Witwenrente nach den Sätzen

[1]) R. V. O. = Reichsversicherungsordnung.

der gleichen Lohnklasse und auf Waisenrente gewährleistet ist«. Die Freiheit von der Versicherungspflicht ist also nunmehr noch davon abhängig gemacht, daß eine Anwartschaft auf Witwenrente in der bezeichneten Höhe und auf Waisenrente gewährleistet ist. Dies mußte geschehen, nachdem die R. V. O. die Leistungen der Arbeiterversicherung auf die Hinterbliebenenfürsorge erstreckt hatte. Die Begründung zum Entwurfe weist auf S. 390 hierauf hin. Es wird dort ausgeführt: »Der Ausschluß von der Versicherungspflicht gemäß § 5 Abs. 1, 2 des Invalidenversicherungsgesetzes hat in Zukunft auch den Wegfall der reichsgesetzlichen Hinterbliebenenversicherung zur Folge. Deshalb muß dieser Ausschluß von der Sicherstellung nicht nur der dort bezeichneten Personen selbst, sondern auch ihrer Hinterbliebenen durch eine Fürsorge abhängig gemacht werden, die der reichsgesetzlichen im allgemeinen entspricht.« Die preußischen Volksschullehrerinnen erfüllen nach dem jetzigen Stande der Gesetzgebung nicht in allen Punkten die im § 1234 der R. V. O. aufgestellten Erfordernisse. Zwar erstreckt der § 24 des Lehrerpensionsgesetzes vom $\frac{\text{6. Juli 1885}}{\text{10. Juni 1907}}$ die Vorschriften über die Pension ausdrücklich auf »die definitiv angestellten Lehrerinnen«. Das Gesetz, betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der Lehrer an den öffentlichen Volksschulen, vom $\frac{\text{4. Dezember 1899}}{\text{10. Juni 1907}}$ kennt aber nur Bezüge der Witwe und der Waisen eines »Lehrers« und erwähnt die Lehrerinnen nicht. Es fehlt also, da Witwenrente hier nicht in Frage kommen kann und die Witwerrente im § 1234 der R. V. O. nicht aufgeführt ist, die Anwartschaft auf Waisenrente. Sie ist auch im vorliegenden Falle nicht etwa durch Ortsstatut gewährleistet. Die Entscheidung der Streitsache hängt also lediglich von der Beantwortung der Frage ab, ob nach der Fassung des Gesetzes auch die Gewährleistung einer Anwartschaft auf Waisenrente ausnahmslos als Voraussetzung für die Versicherungsfreiheit der im § 1234 der R. V. O. aufgeführten Personenklassen zu fordern sei. Die Frage ist zu verneinen.

Zunächst gewinnt es den Anschein, als lasse der Wortlaut der Gesetzesvorschrift nur die Deutung zu, daß die Versicherungsfreiheit in allen Fällen von der Gewährleistung der dreifachen Anwartschaft auf Ruhegeld, auf Witwenrente und auf Waisenrente abhängen soll. Es wäre dann für eine abweichende Auslegung kein Raum gegeben. Bei näherer Betrachtung findet man aber, daß die dreifache Anwartschaft überhaupt nur auf den Fall des verheirateten männlichen Angestellten paßt, daß mithin die Fassung der Vorschrift nur auf diesen Regelfall zugeschnitten ist. Denn es ist selbstverständlich, daß bei allen weiblichen Angestellten die Anwartschaft auf Witwenrente nicht in Frage kommt, weil bei ihnen das eigene Ruhegeld an die Stelle der Witwenrente tritt. Die Anwartschaft auf Witwenrente ist also ohne weiteres auszuscheiden, wenn zu prüfen ist, ob bei einer weiblichen Angestellten die Voraussetzungen des § 1234 der R. V. O. vorliegen. Diese Erwägung legt den Zweifel nahe, ob auch die Anwartschaft auf Waisenrente nur für den Regelfall eine Voraussetzung der Versicherungsfreiheit bilden soll, und ob sie in allen solchen Fällen ausscheiden darf, wo eine Waisenrente bei gebührender Würdigung aller Verhältnisse nicht in Betracht kommt. Hier hat die Auslegung einzusetzen, um den Zweifel, den der Wortlaut der gesetzlichen Vorschrift läßt, zu lösen.

Eine Reihe von Umständen aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes spricht überzeugend dafür, daß der Gesetzgeber nicht beabsichtigt hat, durch die Einfügung der Worte: »sowie auf Witwenrente nach den Sätzen der gleichen Lohnklasse und auf Waisenrente« im § 1234 der R. V. O. eine durch-

greifende Änderung hinsichtlich der Versicherungspflicht größerer Personenkreise herbeizuführen. Nach der schon angeführten Begründung war es in erster Linie darauf abgesehen, die Vorschriften über die Versicherungsfreiheit der neugeschaffenen Hinterbliebenenversicherung und der durch sie bedingten Erweiterung der Versicherungsleistungen anzupassen. Allerdings heißt es in der Begründung zu Artikel 73 des Einführungsgesetzes (§ 63 des Entwurfs) auf S. 41: »Sollte es Beamtengruppen geben, deren Angehörigen zwar eine Anwartschaft auf Pension, aber nicht auf Hinterbliebenenbezüge gewährleistet ist, so müßte für diese Beamten, die jetzt nach § 5 Abs. 1, 2 des Invalidenversicherungsgesetzes der Versicherungspflicht nicht unterliegen, diese wieder in Kraft treten«. Der Gesetzgeber war sich also bewußt, daß die Änderung im § 1234 der R. V. O. gewisse Verschiebungen in der Frage der Befreiung einzelner Personengruppen von der Versicherungspflicht zur Folge haben konnte. Dies um so mehr, weil Artikel 73 a. a. O. ausdrücklich vorschreibt, daß nach dem 1. Januar 1912 diejenigen wieder versicherungspflichtig werden, die gemäß § 5 Abs. 1, 2 des Invalidenversicherungsgesetzes befreit waren, wenn nicht bei ihnen die Voraussetzungen des § 1234 der R. V. O. zutreffen. Aus den Worten der Begründung: »Sollte es Beamtengruppen geben....«, geht aber hervor, daß der Gesetzgeber hierbei nur an die Möglichkeit von Veränderungen nicht einschneidender Art gedacht hat, die er im einzelnen nicht bestimmt vor Augen hatte. Wäre er sich bewußt gewesen und hätte er beabsichtigt, daß durch die neue Fassung in wesentlicher Abweichung von dem bisherigen Rechte der größte Teil aller weiblichen Angestellten, die bisher, soweit sie pensionsberechtigt waren, der Versicherungspflicht nicht unterlagen, wieder versicherungspflichtig würde, so hätte er jene immerhin nur bedingte Fassung nicht gewählt und auch nicht wählen dürfen. Denn diese Änderung würde an Bedeutung hinter der durch die R. V. O. herbeigeführten Erweiterung des Kreises der versicherungspflichtigen Personen nicht zurückgeblieben sein. Hierzu kommt, daß die R. V. O. sich nicht als ein völlig neues Gesetz, sondern als eine Fortbildung und weitere Ausgestaltung der bestehenden Versicherungsgesetze darstellt, und daß im allgemeinen alle wichtigeren Änderungen, die sie gebracht hat, durch die Begründung zu dem Entwurfe besonders eingeführt und in den Beratungen der gesetzgebenden Körperschaften eingehend behandelt worden sind. Beides trifft hier nicht zu. Die Frage ist im Reichstag überhaupt erst bei der Beratung des dem § 1234 der R.V.O. entsprechenden § 9 des Versicherungsgesetzes für Angestellte vom 20. Dezember 1911 in der zweiten Lesung, und zwar in der Sitzung vom 30. November 1911 zur Sprache gekommen. Der Abgeordnete Cuno wies damals auf die weittragenden Folgen hin, die gegebenenfalls der Wortlaut dieser Vorschrift nach sich ziehen könnte. Der Regierungsvertreter hat zwar darauf erklärt: »Es ist zweifellos, daß weibliche Angestellte, für die ein Ruhegeld gewährleistet ist, nicht befreit werden können, weil das Gesetz verlangt, daß Ruhegeld und Hinterbliebenengeld gewährt werden«. Im Laufe der dritten Lesung hat aber in der Sitzung vom 5. Dezember 1911 der Abgeordnete Schickert die gegenteilige Ansicht vertreten, ohne bei den Regierungsvertretern Widerspruch zu finden. Der Abgeordnete führte dabei aus, daß die Lösung der immerhin nicht unzweifelhaften Frage dem objektiven Ermessen der zur Entscheidung berufenen Instanzen überlassen werden könne. Die Frage ist hiernach in der dritten Lesung unentschieden geblieben. Diese Verhandlungen, insbesondere das Verhalten der Regierungsvertreter in der zweiten und der dritten Lesung, können für die Frage, welche Absicht den Gesetzgeber bei der Abfassung des § 1234 der R.V.O. geleitet hat, um so weniger verwertet werden, als damals die R.V.O. bereits verkündet war und wenige Tage darauf teil-

weise in Kraft trat. Vielmehr ist aus dem Schweigen aller am Zustandekommen der R. V. O. Beteiligten zu schließen, daß man die aus dem Wortlaute des § 1234 der R. V. O. für die weiblichen Angestellten mögliche Folgerung nicht beabsichtigt, ja überhaupt nicht an sie gedacht hat. Die sich daraus ergebende starke Beschränkung der Versicherungsfreiheit würde auch dem sonst aus § 1234 ersichtlichen Bestreben, den Kreis der von der Versicherungspflicht ausgenommenen Personen zu erweitern, widersprechen.

Hinsichtlich der ledigen Volksschullehrerinnen kommt hinzu, daß ihre allgemeine Einbeziehung in die Versicherungspflicht kaum mit der Vorschrift im § 1235 Nr. 1 der R. V. O. in Einklang zu bringen wäre, wonach Lehrer und Erzieher an öffentlichen Schulen oder Anstalten versicherungsfrei sind, solange sie lediglich für ihren Beruf ausgebildet werden. Diese Vorschrift kann ihren Grund nur darin finden, daß es sich um die Ausbildung zu einem Berufe handelt, der der Versicherungspflicht nicht unterliegt. Die auszubildenden Personen sollen deshalb von der Versicherungspflicht nicht erfaßt werden, weil sie im gewöhnlichen Laufe der Dinge in Stellungen gelangen, in denen sie ohne weiteres versicherungsfrei sind. Es wäre nicht zu verstehen, wenn sie während ihrer Ausbildungszeit versicherungsfrei sein und in die Versicherungspflicht erst eintreten sollten, sobald sie eine gesicherte Stellung erlangt haben.

Auch die Stellung der Lehrerinnen zu den Lehrern, die nach der neuen Vorschrift zweifellos versicherungsfrei bleiben, würde sich ohne ersichtlichen Grund nicht unwesentlich verschieben. Bei streng wörtlicher Auslegung des § 1234 der R. V. O. wären zwar auch die Lehrer und die meisten Beamten versicherungspflichtig, da sie nicht die Anwartschaft auf Hinterbliebenenfürsorge genau in dem von der R. V. O. vorgesehenen Umfange, z. B. auch auf Waisenrente für elternlose Enkel, besitzen. Nach der Begründung (S. 390) soll aber eine entsprechende Fürsorge für die Hinterbliebenen schon dann angenommen werden, wenn der Versicherungswert der Gesamtleistungen dem der Bezüge aus der R. V. O. annähernd gleichkommt. Dies ist bei den Volksschullehrern der Fall. Die Lehrerinnen träfe aber gegenüber ihren männlichen Kollegen eine Mehrbelastung insofern, als sie die Hälfte der Versicherungsbeiträge zu tragen hätten. Anderseits flössen ihnen später in Form von Invaliden- und Altersrenten Zuschüsse zu ihren Ruhegehältern zu. Beides träte aber nur deshalb ein, weil den Lehrerinnen keine Hinterbliebenenfürsorge gewährleistet ist, die für sie nur sehr selten in Frage kommt. Sollten die Lehrerinnen auch noch der Versicherungspflicht nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte vom 20. Dezember 1911 unterliegen, wofür die gleichen Voraussetzungen wie für die R.V.O. gelten, so könnte dies sogar zu einem Mißverhältnis zwischen ihren Ruhegehaltsbezügen und denen der Lehrer führen. Denn dann würden noch die nicht unbedeutenden Leistungen aus der Angestelltenversicherung den Ruhegehältern der Lehrerinnen hinzutreten. Auch diese Folgen kann der Gesetzgeber nicht gewollt haben.

Vor allem aber ist nicht einzusehen, warum der Gesetzgeber die Volksschullehrerinnen und alle die weiblichen Angestellten, für die die gleichen Voraussetzungen zutreffen, nur deshalb in die Versicherungspflicht wieder hätte einbeziehen wollen, weil ihnen nach den für sie geltenden Vorschriften eine Fürsorge nicht gewährleistet ist, die für sie fast nie in Frage kommt. Die Anstellung von Ehefrauen oder Witwen als Volksschullehrerinnen ist in Preußen an sich nicht ausgeschlossen, kommt aber verhältnismäßig nur vereinzelt vor. Ob bei ihnen die Frage der Versicherungspflicht anders zu beurteilen ist, kann hier dahingestellt bleiben. Die ledige Volksschullehrerin scheidet in Preußen nach allgemeinem Verwaltungsbrauch aus dem Dienste,

sobald sie heiratet. Die Frage der Hinterbliebenenfürsorge kann daher für sie, solange sie in ihrem Berufe steht, überhaupt nicht, sondern erst dann von Bedeutung werden, wenn sie infolge Verheiratung ihre Anstellung aufgegeben hat. Es wäre aber nicht verständlich und wohl ohne Vorgang, eine Berufsklasse nur deshalb der Versicherungspflicht zu unterstellen, weil sie gegen Ereignisse nicht gesichert ist, die sie erst nach ihrem Ausscheiden aus dem Berufe treffen können. Für die Lehrerin, die nicht heiratet, ist durch ihre Anwartschaft auf Ruhegeld für die Zukunft ausreichend gesorgt. Wenn nun auch, wie die angestellten Erhebungen ergeben haben, eine nicht unbedeutende Anzahl von Lehrerinnen freiwillig den Beruf aufgibt, um zu heiraten, so bliebe doch zwischen der Belastung der ganzen Berufsgruppe durch die Versicherungspflicht und den vereinzelten Leistungen an Hinterbliebene ausgeschiedener Berufsgenossinnen ein offenbares und nicht zu rechtfertigendes Mißverhältnis. Schließlich kämen noch, mehr theoretisch, Fälle von unehelicher Nachkommenschaft in Betracht. Solche in der Praxis ganz vereinzelte Fälle können aber als Unterlage für die Versicherungspflicht einer ganzen Berufsklasse von der Stellung der Lehrerinnen nicht ernstlich herangezogen werden. Daß die Versicherungspflicht auch den im Berufe bleibenden Lehrerinnen insofern Vorteile brächte, als ihnen dann das Heilverfahren zugänglich wäre und sie Rentenansprüche erlangen würden, kann eine andere Entscheidung nicht begründen. Es wäre in der Tat eine Überspannung des Versicherungsgedankens, von den Lehrerinnen und den beteiligten Schulgemeinden um der Hinterbliebenenfürsorge willen, die für die Lehrerinnen keine Bedeutung hat, hohe Aufwendungen zu verlangen.

Nach alledem ist bei der Auslegung des § 1234 der R. V. O. davon auszugehen, daß, sofern andere Personengruppen in Betracht kommen als die, an die der Gesetzgeber zunächst als Regelfall gedacht hat, nämlich verheiratete männliche Angestellte, nicht alle im § 1234 der R. V. O. angeführten Voraussetzungen der Versicherungsfreiheit, sondern nur diejenigen erfüllt zu sein brauchen, die nach der besonderen Art des Falles vernünftigerweise in Frage kommen können. Für die Befreiung einer ledigen Lehrerin an einer preußischen öffentlichen Volksschule muß es daher genügen, wenn ihr die Anwartschaft auf Ruhegeld in der im § 1234 der R.V.O. vorgesehenen Höhe gewährleistet ist. Damit ist ihre Lage gegenüber dem bisherigen Rechte nicht geändert.

Die erste Untergrundbahn.

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Vor kurzem waren 50 Jahre verflossen, seitdem die erste Teilstrecke der Metropolitan Underground Railway in London von Bishops-road über Paddington nach Farringdon- (nachmals Victoria-) street dem Verkehr übergeben wurde. An der Eröffnungsfeier dieser ältesten Untergrundbahn der Erde am 10. Januar 1863 nahmen etwa 600 geladene Gäste teil, die in Sonderzügen über das damals fertige Stück der Bahn befördert wurden. An allen Zwischenstationen wurde gehalten und Gelegenheit geboten, die zweckmäßigen Betriebseinrichtungen, die architektonischen Schönheiten der Bahnhöfe und

die in Verbindung mit dem Bau und zu seiner Ergänzung geschaffenen besonderen technischen Anlagen (wie Personenaufzüge u. dgl. m.) in Augenschein zu nehmen. Dies war jedoch nicht das erste Mal, daß Personen die Strecke befuhren. Wie ein alter Kupferstich zeigt, den die Metropolitan Railway kürzlich in einer Zeitschrift veröffentlichte, ist eine Anzahl bekannter und bedeutender Persönlichkeiten, darunter auch Mr. und Mrs. Gladstone, schon im September 1862 in offenen Güterzugwagen mit der Tunnelbahn befördert worden.

Die Erbauung der Untergrundbahn, die später überall Nachfolgerinnen gefunden hat, war mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden. Sie war in erster Linie das Ergebnis der Beschlüsse des Unterhauses, das im Jahre 1855 den zuständigen Behörden dringend empfahl, die einzelnen Teile der Hauptstadt unter sich und mit dem General Post Office durch eine Eisenbahn zu verbinden. Schon im Jahre 1853 war ein Gesetz erlassen worden, auf Grund dessen die Ermächtigung zur Herstellung einer unterirdischen Eisenbahn von Edgeware-road nach Kings-Cross erteilt werden konnte, und in den nächsten Jahren fügte man jenen Vollmachten solche zur Erbauung einer Untergrundlinie von Paddington nach dem General Post Office hinzu. Mit dem Bau der Linien konnte aber zunächst nicht begonnen werden, weil es unmöglich war, die nötigen Baugelder aufzubringen. Dazu kamen noch mancherlei andere Schwierigkeiten und Mißhelligkeiten, so daß die Angelegenheit schließlich ganz aussichtslos wurde, obgleich sich der Stadtanwalt, Mr. Pearson, der einflußreichste und eifrigste Verfechter des Planes, immer wieder dafür einsetzte. Im Jahre 1859 legten die Direktoren der Metropolitan Company dem Parlamente sogar einen Gesetzentwurf vor, der nichts anderes als die Aufhebung des Gesetzes über die Erbauung der Untergrundbahn bezweckte. Der Entwurf wurde indes vom Parlament nicht angenommen, weil gerade damals mehrere große Gesellschaften kräftig für das Unternehmen eintraten und versprachen, es lebensfähig zu machen und zu erhalten. Die Corporation of London wurde nach eingehender Prüfung der Sachlage Mitglied der Untergrundbahngesellschaft und übernahm Aktien im Betrage von 200 000 £ unter der Bedingung, daß das Kapital innerhalb eines noch festzusetzenden Zeitraums zurückgezahlt werden sollte. Die Great Western Eisenbahn, die mit der Untergrundbahn so eng verbunden war, daß sie ihr Maschinen und Wagen für den Betrieb zur Verfügung stellte, zeichnete ebenfalls 150 000 £. Auf diese Weise wurde es möglich, das Werk in Angriff zu nehmen. Die Verbindung mit der Great Western Eisenbahn hatte u. a. zur Folge, daß die Tunnel für breitspurige Gleise angelegt werden konnten. Allein die Schwierigkeiten wollten auch später noch kein Ende nehmen. Bereits 6 Monate nach der Betriebseröffnung zeigten sich z. B. so schwerwiegende Meinungsverschiedenheiten zwischen der Eigentümerin der Bahn und der Betriebsgesellschaft, daß diese mit ihrem gesamten Fuhrparke von der Weiterführung der Geschäfte zurücktrat und die Eigentümerin der Bahn große Schwierigkeiten hatte, andere Maschinen und Wagen zur Aufrechterhaltung des Betriebs zu erlangen.

Der erste Erweiterungsbau der Untergrundbahn erstreckte sich nach dem Osten, nach Moorgate-street und bis nach Smithfield; er wurde Ende 1865 dem Betriebe übergeben. Zehn Jahre später wurden die Linien nach Bishopsgate und Aldgate eröffnet. Westwärts wurde die Stammstrecke sehr bald bis Praed-street und Bayswater weitergeführt. Im Jahre 1868 wurden Notting. Hill Gate, Kensington High-street, Gloucester-road und South Kensington in das Untergrundnetz einbezogen, und schließlich wurde der »Inner Circle« durch das Reststück zwischen Mansion-House Station und Aldgate im Jahre 1884

geschlossen. Für den Bau dieser Strecken stellten die Corporation of London und das Metropolitan Board of Works zusammen ein Kapital von 800000 £ zur Verfügung.

Die in Baker-street beginnende St. Johnswood Linie, die ursprünglich selbständig war, später aber mit der Metropolitan Railway verschmolzen wurde, konnte 1863 bis Swiss Cottage und später bis West-Hampstead, Willesden Green, Harrow, Pinner, Rickmansworth, Chesham und endlich 1892 bis Aylesbury fortgesetzt werden.

Um diese Zeit trat Sir Edward Watkin mit dem Plan hervor, die Stadtbahn für den Durchgangsverkehr zwischen dem Norden Englands und Paris zu benutzen. Bei den guten Beziehungen, die Watkin zu den nordenglischen Bahnen, zu der Südost- und der Kanalbahn unterhielt, hatte er Gelegenheit, seinen zur Veranschaulichung der Sache angefertigten Entwurf jedem Einwand gegenüber zu verfechten und dessen Ausführung kräftig zu fördern. Trotzdem gelang es ihm nicht, seine Pläne zu verwirklichen. Die Stadtbahn wurde jedoch bei dieser Gelegenheit, nachdem sie die Aylesbury und Buckingham-Linien käuflich erworben hatte, zum Teil als Bindeglied in den Durchgangsverkehr der nach Norden führenden Linien der Great Central Company eingeschaltet.

So blieb die Stadtbahn auch ferner in der Hauptsache eine für den Orts- und Vorortsverkehr bestimmte Anlage. Als solche hat sie namentlich auch die Aufgabe, die arbeitende Bevölkerung Großlondons morgens nach ihren Arbeitstätten in der City zu befördern und abends nach den ländlichen oder halbländlichen Bezirken zurückzuführen.

Bereits im Jahre 1900 erwog man die Elektrisierung der Stadtbahn und richtete in Verbindung mit der District Company eine elektrische Versuchsstrecke zwischen Earl's Court und Kensington High-street ein. Es dauerte jedoch, obgleich sich inzwischen der elektrische Betrieb auf der Versuchslinie bewährt hatte, noch fünf Jahre, bis er auf den »Inner Circle« ausgedehnt wurde. Auch weiterhin haben die Betriebsleiter des Stadtbahnnetzes andauernd Verkehrserleichterungen und -verbesserungen eingeführt. Gegenwärtig ist die ungeheuer stark benutzte Baker-street-Station in einer Umgestaltung begriffen. Lange Zeit war dieser Bahnhof tatsächlich eine Endstation, obgleich eine Verbindung mit den Circle-Linien bestand. Doch wurde deren Benutzung für so gefährlich erachtet, daß man sie nur für den Leerzugverkehr freigab. Nach der Einführung des verbesserten Signaldienstes durften zwar morgens und abends einige Personenzüge von der City nach der Harrow-Linie über die Verbindung geleitet werden; ihre Anzahl mußte aber stark beschränkt werden, da sich der Verkehr sowohl hin- als auch herwärts über ein gemeinsames Gleis bewegte. Neuerdings hat man das Verbindungsstück mit Doppelgleisen versehen, und man kann es nunmehr durch eine größere Zahl von Zügen befahren lassen, die in Zukunft noch erheblich erhöht werden soll, so daß die durchgehenden Züge nicht mehr eine Ausnahme, sondern die Regel bilden werden. Die Änderung bedeutet eine wesentliche Zeitersparnis für die Reisenden, die noch mehr in die Erscheinung treten wird, wenn die geplanten neuen Gleise zwischen Finchley-road und Wembley fertig sein und die Schnellzüge auf besonderen Gleisen über die bezeichnete Strecke werden geleitet werden. Dadurch wird auch der Verkehr von Harrow, Pinner und Northwood nach der City beschleunigt werden. Gleichzeitig soll dafür gesorgt werden, daß der zu erwartende gesteigerte Verkehr von der Watford-Zweiglinie, die ebenfalls elektrisch betrieben wird, bequem aufgenommen und weitergeleitet werden kann.

Welchen Anteil die Stadtbahn an der Vermittlung des Londoner Personenverkehrs gehabt hat, geht daraus hervor, daß sie in den 50 Jahren ihres Bestehens über 3 500 000 000 Reisende befördert hat. Bemerkenswert ist auch, daß sie, abgesehen von einem Unfalle, der sich im Jahre 1905 in West-Hampstead bei dichtem Nebel ereignete, keine Unglücksfälle von Bedeutung zu verzeichnen und daß endlich durch ihr Verschulden kein Mensch auf ihren Linien das Leben verloren hat.

Freilassung reichseigener Grundstücke in Preußen von Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern.[1])

Der Anspruch auf Befreiung reichseigener Grundstücke in Preußen von Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern setzte nach der bisherigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts auf § 24c des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (GS. S. 152) voraus, daß die Bestimmung des Grundstücks zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche eine unmittelbare ist, daß also das Grundstück zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche tatsächlich benutzt wird. Die bloße Vorbereitung der Benutzung, nämlich die Bebauung eines Grundstücks mit einem Gebäude, das nach seiner Fertigstellung dem öffentlichen Dienste oder Gebrauche dienen soll, war noch nicht als Benutzung im Sinne des Gesetzes und als Grund für eine Steuerbefreiung angesehen worden (Entscheidung des OVG. vom 19. April 1907, Bd. 50 S. 103). Demgemäß sind vom Reichsfiskus erworbene frühere Privatgrundstücke, auf denen neue Dienstgebäude errichtet werden, bis zu dem Zeitpunkte, zu dem die Bauten für den öffentlichen Dienst oder Gebrauch in Benutzung genommen werden, der Gemeindebesteuerung unterworfen. Eine wesentliche Einschränkung hat der aus den früheren Entscheidungen sich ergebende Grundsatz für den Fall erfahren, daß ein dem öffentlichen Dienste bereits gewidmetes steuerfreies Grundstück einem anderen Zweige des öffentlichen Dienstes gewidmet und zu diesem Zwecke mit neuen Gebäuden besetzt werden soll. Hier tritt für die Zeit der Bebauung keine Steuerpflicht ein. In diesem Sinne ist folgender Rechtstreit entschieden worden.

Von dem reichseigenen Grundstück des Invalidenhauses in Berlin wurde im Jahre 1904 eine Fläche für den Neubau der Kaiser-Wilhelms-Akademie abgetrennt. Die darauf errichteten Gebäude wurden im Herbste 1910 in Benutzung genommen. Wegen der Neubaufläche zog der Magistrat im April 1910 den Reichsmilitärfiskus für die Jahre 1908, 1909 und 1910 zur Grundsteuer heran. Der Fiskus verlangte die Freistellung. Der Bezirksausschuß unterstellte, daß der Kläger sich auf die Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 stützen wolle, und wies die Klage mit der Begründung ab, daß die Kabinettsorder nicht Platz greifen könnte, weil das Grundstück zur Zeit der Veranlagung noch nicht einem öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecke zugeführt gewesen sei. Auf die vom Kläger angemeldete Revision hob das Oberverwaltungsgericht das Urteil auf und stellte den Fiskus von der Steuer frei. In der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Oktober 1911, VIII. C. 85. 11 (Bd. 60 S. 155) ist folgendes ausgeführt.

---

[1]) Archiv 1910, S. 227, und 1912, S. 669.

»Allerdings ist es zutreffend, daß die Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 im vorliegenden Falle keine Anwendung finden kann, zwar nicht aus dem vom Vorderrichter angegebenen Grunde, sondern weil es sich nicht um eine »neue Erwerbung« des Fiskus handelt; denn unstreitig befand sich das Grundstück bereits vor Beginn des Baues im Eigentume des Reichsmilitärfiskus (§ 1 Abs. 1 des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände vom 25. Mai 1873 — RGBl. S. 113 —). Es handelt sich lediglich um die Zuführung einer bereits zu einem öffentlichen Dienste bestimmten und deshalb steuerfreien fiskalischen Fläche zu einem anderen öffentlichen Dienste. Nun befindet sich der Vorderrichter allerdings insofern mit der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts in Übereinstimmung, als er den Eintritt der Steuerfreiheit der im § 24 Abs. 1 Buchst. c a. a. O. bevorrechteten Grundstücke erst mit dem Zeitpunkt annimmt, in welchem diese tatsächlich dem öffentlichen Dienste oder Gebrauche zugeführt werden. Indessen hat diese Rechtsprechung zur Voraussetzung, daß der Staat oder die in der gedachten Gesetzesstelle erwähnten Verbände die in Frage kommenden Grundstücke entweder erst aus privaten Händen zur Benutzung für öffentliche Zwecke erworben oder doch bisher nicht in den öffentlichen Dienst oder Gebrauch gestellt, vielmehr privatwirtschaftlich genutzt hatten. Liegt, wie hier, keiner dieser beiden Fälle vor, sondern handelt es sich nur darum, ein bereits bisher dem öffentlichen Dienste gewidmetes Grundstück einem anderen Zweige des öffentlichen Dienstes zuzuführen, so kann der Umstand, daß die zu diesem Zwecke erforderlichen Vorbereitungen auf dem Grundstücke sich über eine gewisse Zeit hinziehen, dessen Steuerpflichtigkeit für die Dauer dieser Zwischenzeit nicht begründen; denn die Benutzung des Grundstücks zum öffentlichen Dienste oder Gebrauch ist in Fällen dieser Art als ein einheitlicher, durch keine selbständige Zwischennutzung unterbrochen gewesener Vorgang anzusehen.«

Im Geltungsbereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 dürfen ferner zum öffentlichen Dienste bestimmte reichseigene Grundstücke, bei denen einzelne Gebäudeteile steuerpflichtig waren, zur Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuer nach der örtlichen Steuerordnung nicht weiter veranlagt werden, wenn die steuerpflichtigen Gebäudeteile beseitigt worden sind. Ebensowenig darf unter der gleichen Voraussetzung ein Steuerbetrag auf Grund der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 neu festgesetzt werden. Dies ergibt sich aus folgenden Entscheidungen.

Der Reichsfiskus (Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) hat am 1. April 1906 das Grundstück Dessauer Straße 3 in Berlin mit den darauf stehenden Baulichkeiten zur Erweiterung der Diensträume des Postzeitungsamts (Dessauer Straße 4/5) erworben. Vom 1. Juli 1906 ab nahm das Postzeitungsamt nach und nach den größten Teil der Räumlichkeiten zu Dienstzwecken in Benutzung; ein kleiner Teil blieb an Privatleute vermietet. Zu Beginn des Rechnungsjahrs 1911 wurden die Baulichkeiten auf dem Grundstücke zum Zwecke der sofortigen Herstellung eines Anbaus an das Zeitungsamtsgebäude niedergelegt. Für das Veranlagungsjahr 1906 wurde die Gemeinde-Grundsteuer nach dem Nutzungswert aller Räumlichkeiten erhoben. Vom Veranlagungsjahre 1907 ab waren der Steuerordnung nur die noch nicht zu Dienstzwecken verwendeten Grundstücksteile unterworfen. Für die an sich steuerfreien Diensträume wurde im Veranlagungsjahre 1907 der anteilmäßige

Betrag der nach der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 das ganze Grundstück belastenden feststehenden Grundsteuer erhoben; der Steuerbetrag fiel am 1. April 1908 weg, weil zu diesem Zeitpunkt eine neue Grundsteuerordnung in Kraft trat, die an Stelle der bisherigen Ertragsteuer die Besteuerung nach dem gemeinen Werte einführte. In der Veranlagung für 1911 war die Gemeinde-Grundsteuer für die Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1911[1]) nach dem gemeinen Werte der noch nicht zu Dienstzwecken verwendeten Räumlichkeiten, für die Zeit vom 1. Juli 1911 bis 31. März 1912 aber nach dem gemeinen Werte des ganzen Grundstücks einschließlich der früher vorhandenen Gebäude berechnet. Gegen die Veranlagung vom 1. Juli 1911 ab wurde Einspruch erhoben mit der Begründung, daß das Grundstück, nachdem die Baulichkeiten niedergelegt wären, keinesfalls als ein bebautes eingeschätzt werden dürfe, und daß eine neue Besteuerung des seit Juli 1906 zu öffentlichem Dienste bestimmten Grundstücks, auf dem steuerpflichtige Räume sich nicht mehr befänden, überhaupt unzulässig sei. Die Steuerbehörde ermäßigte den der Veranlagung zugrunde gelegten gemeinen Wert des Grundstücks und demgemäß den Steuerbetrag, lehnte aber die völlige Freistellung des Grundstücks von der Grundsteuer unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts ab, weil es seit dem Abbruche der Gebäude an der erforderlichen Bestimmung zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche mangele. Der Reichsfiskus erhob gegen den Bescheid Klage beim Bezirksausschuß. In der Klage wurde ausgeführt, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um ein Grundstück handele, das erst mit einem Gebäude für den öffentlichen Dienst oder Gebrauch besetzt werden solle, oder dessen Benutzung zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche sonst erst in Aussicht genommen sei; das seit Juli 1906 zum öffentlichen Dienste bestimmte und deshalb steuerfreie Grundstück könne nicht dadurch von neuem steuerpflichtig werden, daß die alten, zum öffentlichen Dienste bestimmten Baulichkeiten durch einen neuen, zum öffentlichen Dienste bestimmten Bau ersetzt würden. Der Bezirksausschuß stellte das Grundstück vom 1. Juli 1911 an von der Gemeinde-Grundsteuer frei. In dem Urteil ist ausgeführt:

> »Die Parteien sind darin einig, daß schon vor Beginn des Rechnungsjahrs 1911 die Gebäude, um die es sich hier handelt, den Zwecken des Reichs-Postfiskus, im besonderen den Zwecken des Postzeitungsamts gewidmet waren, und daß die Gebäude lediglich abgebrochen wurden, um einen Anbau an das vorhandene Gebäude des Zeitungsamts herzustellen. Bei dieser Sachlage erscheint die Klage begründet. Aus § 24 lit. c und *i* des KAG. folgt, daß nicht schon die Bestimmung, sondern erst die Benutzung eines Grundstücks für öffentliche Dienste die Steuerfreiheit schafft. War indessen das Grundstück bereits ursprünglich zu öffentlichen Zwecken benutzt, und hat eine Unterbrechung dieser Benutzung nur stattgefunden, weil die Baulichkeiten zum Zwecke eines gleichfalls den öffentlichen Zwecken dienenden Neubaus niedergelegt worden waren, so hat das Grundstück seine Steuerfreiheit nie verloren; denn nur der Eintritt dieser Steuerfreiheit hängt davon ab, daß das Grundstück dem öffentlichen Gebrauche tatsächlich zugeführt worden ist (vgl. auch Entsch. des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Oktober 1911 in Sachen Reichsmilitärfiskus gegen den Magistrat Berlin — VIII. C. 85. 11. —).«

[1]) Nach der örtlichen Steuerordnung waren die zu Beginn des Rechnungsjahrs eingetretenen Veränderungen der Gebäude erst vom Beginne des nächsten Vierteljahrs an zu berücksichtigen.

Der Magistrat legte Revision ein. Er rügte Verletzung des § 24c und 1 des KAG. vom 14. Juli 1893 und führte als wesentlichen Mangel des Verfahrens an, daß der Bezirksausschuß Einigkeit der Parteien über die Bestimmung des ganzen Grundstücks zu öffentlichen Zwecken angenommen habe, während tatsächlich ein Teil nicht dem öffentlichen Dienste gewidmet gewesen sei. Für die Zeit der Neubebauung könnten höchstens die Grundstücksteile, die vorher schon steuerfrei waren, für steuerfrei erklärt werden; für die steuerpflichtig gewesenen Räume müßte der Steuerbetrag weitergezahlt werden. Der Reichsfiskus machte dagegen geltend, daß vor Beginn des Rechnungsjahrs 1911 das Grundstück in der Hauptsache vom Postzeitungsamte benutzt worden sei, und daß es auf die Hauptbestimmung ankomme; für die Weiterzahlung des auf die steuerpflichtigen Räume entfallenden Steuerbetrags fehle es nach dem Abbruche der Gebäude an dem Objekte der Besteuerung. Das Oberverwaltungsgericht trat den Ausführungen des Reichsfiskus bei und hielt die Entscheidung des Bezirksausschusses der Sache nach aufrecht. Das Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. September 1912, VIII. C. 132. 12, lautet in dem entscheidenden Teile folgendermaßen:

> »Der Vorderrichter geht davon aus, die Parteien seien darüber einig, daß die Gebäude, um die es sich im vorliegenden Falle handelt, schon vor Beginn des Rechnungsjahrs 1911 den Zwecken des Postzeitungsamts gewidmet gewesen seien. Diese Annahme widerspricht dem Inhalte der Akten. Der Vorderrichter hat übersehen, daß das Grundstück vor dem 1. Juli 1911 nur teilweise, wenn auch zum größeren Teile, dem Postdienste gewidmet, zum Teil aber der Privatbenutzung unterworfen und steuerpflichtig gewesen war, und daß auch der Beklagte es als teilweise steuerpflichtig behandelt und der Kläger es als solches anerkannt hatte. Wegen dieses Mangels im Verfahren war das angefochtene Urteil aufzuheben.
>
> Bei der nun eintretenden freien Beurteilung erschien die Sache spruchreif.
>
> Nach dem vollständigen Abbruche des bis dahin noch teilweise grundsteuerpflichtigen Gebäudes im Laufe des ersten Viertels des Rechnungsjahrs 1911 war bei Beginn des zweiten Vierteljahrs, also am 1. Juli, ein steuerpflichtiger Gebäudeteil nicht mehr vorhanden. Da eine anderweite Zwischennutzung der Baufläche nicht eintrat, der Fiskus vielmehr im unmittelbaren Anschluß an den Abbruch des Gebäudes einen anderweiten Bau aufführen ließ, der in allen seinen Teilen für die Erweiterung des Postzeitungsamts zu dienen bestimmt war, so fiel nunmehr das ganze Grundstück unter die Vorschrift des § 24 Absatz 1 Buchstabe c des Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit § 12 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (Reichsgesetzblatt Seite 187) und wurde nach § 5 Absatz 2 der örtlichen Steuerordnung vom 1. Juli 1911 ab steuerfrei (vgl. Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Oktober 1911 in der amtlichen Sammlung, Band 60 Seite 154). Bei dieser Sachlage ist für die Anwendung der Bestimmungen der Kabinettsorder vom 8. Juli 1834, auf welche anscheinend der Beklagte den in zweiter Linie gestellten Revisionsantrag zu stützen sucht, kein Raum.«

KLEINE MITTEILUNGEN.

Dichtigkeit der Bevölkerung im Deutschen Reiche und in den Einzelstaaten. Nach den endgültig festgestellten Ergebnissen der Volkszählung vom 1. Dezember 1910, die in der Zeitschrift »Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs« bekannt gegeben werden, betrug die ortsanwesende Bevölkerung im Deutschen Reiche am Zählungstage 64 925 993 Personen, und zwar 32 040 166 Personen männlichen und 32 885 827 Personen weiblichen Geschlechts. Vergleicht man diese Zahlen mit denen der vorhergegangenen Volkszählung vom 1. Dezember 1905 (Archiv 1907, S. 61/62), so ergibt sich, daß

die männliche Bevölkerung um	32 040 166	
	— 29 884 681	
mithin um	2 155 485	Personen oder um 7,21 v. H.,
die weibliche Bevölkerung um	32 885 827	
	— 30 756 597	
mithin um	2 129 230	Personen oder um 6,92 v. H.
und die Gesamtbevölkerung um	64 925 993	
	— 60 641 278	
mithin um	4 284 715	Personen oder um 7,07 v. H.

zugenommen hat. Im Jahrfünft von 1900 bis 1905 belief sich die Zunahme bei der männlichen Bevölkerung auf 2 147 434 Personen oder 7,74 v. H., bei der weiblichen Bevölkerung auf 2 126 666 Personen oder 7,43 v. H. und bei der Gesamtbevölkerung auf 4 274 100 Personen oder 7,58 v. H. Der Bevölkerungszuwachs ist danach im letzten Jahrfünft, den wirklichen Zahlen nach, noch um ein geringes höher gewesen als im vorhergegangenen gleich langen Zeitraum, im Verhältnis aber sowohl bei der männlichen wie bei der weiblichen Bevölkerung um rund 0,5 v. H. hinter dem Zuwachse des früheren Jahrfünfts zurückgeblieben. Die Zahl der weiblichen Personen übertraf auch am 1. Dezember 1910 noch die der männlichen Personen. Die männliche Bevölkerung hat jedoch seit 1900 sowohl nach den wirklichen Zahlen als auch im Verhältnis dauernd stärker zugenommen als die weibliche. 1900 waren 892 684 weibliche Personen mehr vorhanden als männliche, 1905 dagegen nur 871 916 und 1910 nur noch 845 661. Der Anteil der Personen weiblichen Geschlechts an der Gesamtbevölkerung ist von 50,79 v. H. im Jahre 1900 auf 50,72 v. H. im Jahre 1905 und 50,65 v. H. im Jahre 1910 zurückgegangen.

Der Flächeninhalt des Deutschen Reichs ausschließlich der Wasserflächen beträgt, wie in den Vierteljahrsheften mitgeteilt wird, nach den neuesten Ermittlungen 540 857,62 qkm. Es kamen also am 1. Dezember 1910 auf je 1 qkm durchschnittlich 120,04 Einwohner (vor 10 Jahren 104,24, vor 20 Jahren 91,42). In den einzelnen Staaten und Landesteilen ist die Dichtigkeit sehr verschieden. Abgesehen von der Stadt Berlin, in der 32 665 Einwohner auf 1 qkm entfallen, weisen die überwiegend städtischen Hansestaaten — Hamburg mit 2448, Bremen mit 1168, Lübeck mit 392 Einwohnern auf je 1 qkm — die größte Dichte auf. Sodann folgen das Königreich Sachsen mit 321, die Rheinprovinz mit 264, Reuß ältereLinie mit 230, Westfalen mit 204, Reuß jüngere Linie mit 185 und Sachsen-Altenburg mit 163 Einwohnern auf je 1 qkm. Am dünnsten sind bevölkert: Mecklenburg-Strelitz (36), Mecklenburg-Schwerin (49), Waldeck (55), Ostpreußen (56), Pommern (57) und Hohenzollern (62) Einwohner auf 1 qkm. Das Königreich Bayern mit 91 Einwohnern auf 1 qkm ist wesentlich dünner bevölkert als das gesamte Königreich Preußen (115 Einwohner auf 1 qkm); doch übertrifft die Rheinpfalz (158 Einwohner auf je 1 qkm) an Dichtigkeit der Bevölkerung alle Provinzen Preußens mit Ausnahme der Rheinprovinz und Westfalens.

Die Schiffahrtsexpedition nach Alt- und Neukamerun. In einer Sitzung der Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees wurden u. a. ausführliche Mitteilungen über den Plan einer Schiffahrtsexpedition gemacht, die das genannte Komitee nach Alt- und Neukamerun entsendet, und die ihre Ausreise am 9. Januar 1913 angetreten hat. Einem hierüber im »*Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger*« veröffentlichten Bericht entnehmen wir folgende Einzelheiten über diesen Plan.

Der Expedition ist die allgemeine Aufgabe gestellt, die Flüsse Njong, Dume, Kadei, Sangha und Mambere auf ihre Leistungsfähigkeit als Zubringer zur Kamerun-Mittellandbahn zu prüfen, und daneben die besondere Aufgabe, Pläne und Kostenanschläge für die Verbesserung der Wasserstraßen und Kostenanschläge sowie Ertragsberechnungen für die Einrichtung einer Motorschleppschiffahrt in den genannten Flußsystemen nebst Vorschlägen für die geeignetste Fahrzeugart zu liefern. Auf Anregung des Kaiserlichen Gouvernements von Kamerun wird die Expedition ihre Arbeiten nicht, wie ursprünglich in Aussicht genommen war, am Sangha, sondern am Njong beginnen. Wenn der Njong noch nicht die Beachtung als Schiffahrtstraße gefunden hat, die ihm zweifellos zukommt, so liegt dies an seiner Binnenlage, die ihn mangels einer Verbindung mit der Küste wegen seiner Stromschnellen bisher nicht zu einer Verkehrsbedeutung hat gelangen lassen. Es mangelt diesem Flusse zur Zeit eben jede Beziehung zum Wirtschaftsleben der Außenwelt. Die im Bau begriffene Kamerun-Mittellandbahn, die ihren Ausgangspunkt im Seehafen Duala nimmt, ist jedoch berufen, diese Beziehung herzustellen und die günstigen Verhältnisse des Njong als Verkehrstraße zur Geltung zu bringen. Am Njong haben bereits früher zweimal Erkundungen stattgefunden; nunmehr soll eine gründliche Untersuchung des Flusses auf seine Schiffbarkeit bei möglichst niedrigem Wasserstand erfolgen. Dieser fällt in die Zeit von Ende Februar bis Ende April. Das Kaiserliche Gouvernement von Kamerun stellt einen im Wasserbau erfahrenen Oberbeamten zur Verfügung; ferner wird ein in der Schiffahrt erfahrener Maschinist die Expedition begleiten. Ihm liegt u. a. die Bedienung eines Cudellmotors ob, der zum schnelleren Vorwärtskommen der Expedition beitragen soll, und der an jedes Boot oder Kanu angeschraubt werden kann. Die Arbeit der Expedition wird etwa 10 km unterhalb Olama beginnen und von da den Njong aufwärts unter etwaiger Berücksichtigung einiger Seitenflüsse fortgeführt werden. Hierauf soll der Übergang zum Dume sowie die Bereisung des Kadei und von Nola aufwärts des Mambere bis zum nördlichsten schiffbaren Punkte erfolgen. Die Rückreise ist über den Sangha und den Kongo geplant. Die eigentliche Aufgabe der Expedition wird bei Bonga beendigt sein. Eine Bereisung des Dscha läßt sich mit dieser Expedition nicht verbinden, weil die Niedrigwasserzeit nur für die Untersuchung der vorher erwähnten Flüsse ausreicht. Eine Erkundung des Dscha würde allein eine Niedrigwasserzeit ganz ausfüllen. Als Leiter der Expedition ist der noch vor kurzem im Dienste der belgischen Regierung am Kongo tätig gewesene F. Michell gewonnen worden.

Das Kaiserliche Gouvernement von Kamerun ist, den Nachweis der Schiffbarkeit vorausgesetzt, entschlossen, die Ausnutzung der Wasserstraßen mit allen Mitteln zu betreiben und die Vorbereitungsarbeiten so zu beschleunigen, daß, wenn der Schienenstrang der Mittellandbahn den Njong erreicht, was für Ende 1916 erhofft wird, auf den Wasserstraßen bereits ein regelmäßiger Schiffahrtsbetrieb eingerichtet ist.

LITERATUR.

Paul Drudes Physik des Äthers auf elektromagnetischer Grundlage. Zweite Auflage, neubearbeitet von Dr. Walter König, Professor der Physik an der Universität Gießen. Mit einem Bildnis Paul Drudes. 671 Seiten. Preis 16 *M*. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke 1912.

Das hier vorliegende Lehrbuch der theoretischen Elektrizitätslehre entstammt in seiner ursprünglichen Fassung Paul Drudes Vorlesungen, die der angesehene Forscher 1892 und 1893 über die Maxwellsche Theorie in Göttingen gehalten hat. Damals sollte der Faraday-Maxwellschen Lehre Geltung verschafft werden, heute ist sie die unbestrittene Grundlage für die herrschenden Anschauungen, die in den beinahe zwei Jahrzehnten seit dem ersten Erscheinen des Buches auch in manchem Punkte einen Ausbau erfahren haben. Schon daraus ergibt sich die veränderte Stellung für den Bearbeiter der neuen Auflage. In pietätvoller Anlehnung an den ersten Text hat der Verfasser davon in der Neubearbeitung soviel als angängig beibehalten. Trotzdem sind ganze Abschnitte von Grund auf umgearbeitet. Die rein optischen Teile sind ausgeschieden, und die Anordnung des Stoffes ist insofern geändert worden, als die Elektrostatik an die Spitze gestellt wurde und demzufolge der Magnetismus von der ersten an die zweite Stelle rückte. Diese Reihenfolge ist nach dem Inbegriff der Lehre und der Übertragbarkeit der dadurch gewonnenen Vorstellungen natürlicher. Mit der Umstellung der beiden ersten Abschnitte war auch eine bessere Grundlage für die Weiterführung der Elektrizitätslehre im Sinne der Elektronentheorie zu gewinnen, die sich auf den Maxwellschen Vorstellungen aufbaut, aus Raumrücksichten im Buche aber nicht aufgenommen werden konnte. Dafür ist viel von Drudes späteren Arbeiten über elektrische Schwingungen und Wellen berücksichtigt worden.

Auf die beiden bereits genannten Kapitel folgen vier Abschnitte, die die in Leitern fließenden Ströme behandeln, nämlich der Elektromagnetismus, die ponderomotorischen Wirkungen zwischen elektrischen Strömen (Elektrodynamik), die Induktionsgesetze schließlich, nachdem bisher nur die magnetischen Wirkungen dargestellt wurden, die Erzeugung und die sonstigen Wirkungen der elektrischen Ströme (Elektrokinematik). Kapitel 7 bespricht das elektromagnetische Feld in Isolatoren, Kapitel 8 die elektrischen Schwingungen, Kapitel 9 die elektrischen Wellen.

Die Neubearbeitung ist bei lebendiger und anschaulicher Darstellung eine vortreffliche Einführung in die neuere Elektrizitätslehre auf mathematischer Grundlage. Der Titel des Buches darf nicht zu der Ansicht verleiten, als ob der heutzutage nicht mehr sichere Glaube an das Vorhandensein des Äthers neu begründet werden sollte. Das ist nicht der Fall. Jedes Eingehen auf Eigenschaften oder Vorstellungen von der Natur des Äthers ist vermieden. Das Wort Äther bezeichnet im Sinne des Buches, gleichviel ob man ein Äthermedium voraussetzt oder nicht, den »leeren Raum als ein physikalisches Kontinuum«.

Wechselstromtechnik. Von Dr. G. Roeßler, Professor an der Kgl. Technischen Hochschule in Danzig. Zweite Auflage von »Elektromotoren für Wechselstrom und Drehstrom«. I. Teil. Mit 185 Textfiguren. 303 Seiten. 1913. Berlin. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 9 *M*.

Je größere Gebiete sich der Wechselstrom zur Versorgung mit Kraft und Licht erobert, desto mehr wachsen auch die Gefahren und Störungen, die daraus für den Betrieb der in der Nachbarschaft verlaufenden Telegraphen-

und Fernsprechleitungen entstehen. Ihre Bekämpfung ist angesichts der steigenden Zahl der Überlandzentralen und Einzelanlagen zur dringenden Aufgabe geworden, deren Lösung ein tieferes Eindringen in die Wesens- und Eigenart jener Starkstrombetriebe voraussetzt. Eine gute Grundlage hierfür bietet das vorliegende Werk.

In dem bis jetzt erschienenen I. Teile werden im ersten und zweiten Abschnitte die Grundbegriffe, die Maßeinheiten und die das Verhältnis zwischen den einfachen, effektiven und maximalen Mittelwerten festlegenden Begriffe des Formfaktors und Scheitelfaktors erläutert, die beiden Grundgesetze des Wechselstroms: das erweiterte Ohmsche und das Gesetz für die Arbeitsleistung entwickelt, dabei die graphische Darstellung der Stromkurven durch Vektordiagramme, ihre experimentelle Aufnahme (punktweise und durch Oszillograph) und ihre mathematische Behandlung auseinandergesetzt und an Beispielen erklärt. Die folgenden vier Abschnitte behandeln die Wechselstrom-Transformatoren, die Generatoren für ein- und mehrphasigen Wechselstrom, die Mehrphasenströme und Drehfelder sowie die asynchronen Mehrphasenmotoren ohne Kollektor.

Der Verfasser setzt die Kenntnis der Grundgesetze der Elektrizität und des Magnetismus und der Grundbegriffe der Gleichstromtechnik voraus. Die klare, eine Fülle neuer Gedankengänge enthaltende Darstellungsweise erleichtert ebenso wie die Einflechtung anschaulicher Versuchsergebnisse das Verständnis und verschafft dem Leser einen trefflichen Einblick in die technischen Vorgänge und in die Betriebseigenschaften der Maschinen und Apparate.

Der einfache und geschmackvolle Einband und die gediegene Ausstattung gereichen dem Buche zur Zierde.

Der II. Teil soll die synchronen Motoren, die Umformer und die Motoren mit Kollektor enthalten.

Kapazität und Selbstinduktion in der Telegraphen- und Fernsprechtechnik. Von F. Ambrosius. Mit 54 Figuren. 128 Seiten. Leipzig 1912. Hachmeister & Thal. Preis 2 ℳ 50 Pf.

Das Buch ist für die Betriebsbeamten der Telegraphenverwaltung bestimmt, denen eine eingehendere Kenntnis der Wirkungen der Kapazität und der Selbstinduktion, als sie gemeinhin aus elementar gehaltenen Lehrbüchern der Elektrizitätslehre zu schöpfen ist, vermittelt werden soll. Unter Voraussetzung des für die Telegraphensekretär-Prüfung verlangten Wissensstandes in der Mathematik bringt es in übersichtlicher Zusammenfassung die theoretischen Grundlagen für die Gesetze des Wechselstroms und der erwähnten physikalischen Erscheinungen, soweit sie für die Schwachstromtechnik nötig sind, behandelt den Bau und die Wirkungsweise der im Telegraphen- und Fernsprechbetriebe gebräuchlichen Kondensatoren und Induktanzrollen im allgemeinen und bespricht die Einzelfälle ihrer Anwendung in den Betriebsschaltungen.

Das Gegebene ist verständig ausgewählt und auf das praktische Bedürfnis zugeschnitten. Bei den Wirbelströmen, S. 49, wäre noch ein Eingehen auf die Richtung der Unterteilung des Eisens und auf die Schirmwirkungen am Platze, beim Seiteninduktionschutz in Kabeln, S. 93, die Erwähnung zweckmäßig gewesen, daß vorzugsweise der Schutz des in der Ader ankommenden Stromes gegen den in der parallelen Ader abgehenden Strom von Bedeutung ist. Die am Schlusse angefügte Berichtigung zu S. 7 trifft nicht den Kern; als Instrumente, mit denen Wechselströme nicht gemessen werden können, kommen noch andere als Drehspuleninstrumente in Betracht. Gewöhnlich faßt man die hier gemeinten Instrumente als galvanometrische zusammen.

Militärelektrotechnik. Handbuch und praktischer Ratgeber. Von Bernhard Koenigsmann. 352 Seiten. Preis 4 ℳ, geb. 4 ℳ 50 Pf. Berlin 1913. Ernst Siegfried Mittler und Sohn.

Das vorliegende Handbuch behandelt in knapper und anschaulicher Darstellung alle Anwendungsgebiete der Elektrizität für militärische Zwecke, sowohl das Nachrichtenwesen im Dienste der Armee und Marine in allen seinen Einzelheiten (Batterien, Telegraphen- und Fernsprechapparate, Linienbau, Alarmanlagen, Schiffskommandoapparate, Funkentelegraphie) wie auch die Einrichtungen zur Versorgung mit Kraft und Licht (Generatoren und Motoren nebst Antriebsmaschinen, Zähler, Lampen, Scheinwerfer usw.). Wenn es sich hiernach zunächst an einen dem Berufe nach begrenzten Leserkreis wendet, bietet es doch bei der ausgedehnten Berührungsfläche zwischen der Verkehrs- und Militärtelegraphie, zwischen Starkstromanlagen für allgemeine öffentliche und für Sonderzwecke viele, auch unsere Leser interessierende Ausführungen. Der Feldtelegraphenbeamte findet zum Beispiel — unseres Wissens zum ersten Male für die Öffentlichkeit zusammenfassend dargestellt — eine Beschreibung der Armeefernsprecher mit Summer, der Feldfernsprecher und Lautfernsprechapparate, der Übertrager und der Brückenrolle, des Linienbaus im Krieg und Frieden, der Feld- und Armeekabel. Beamte, die mit der Wartung von Dynamomaschinen, Akkumulatoren, Benzin- und Dieselmotoren zu tun haben, werden Anlaß zu Vergleichen finden. Das Buch gewährt eine gedrängte Übersicht über die beachtenswerten Erfolge der Militär- und Marinebehörden in ihrem Streben, die Fortschritte der Technik für die Landesverteidigung nutzbar zu machen.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(Dezember 1912 bis Februar 1913.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1913, S. 115 ff.

Nachträge:

21a. Deutsche Kunst und Dekoration. Darmstadt.
53a. Nord und Süd. Breslau.
61a. Recht und Wirtschaft. Berlin.

B. Literaturnachweis.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Arbeitseinstellungen, die Gesetzgebung zur Verhütung von ... im Auslande, von Fehlinger (Arbeitseinstellungen in Betrieben, von denen die öffentliche Wohlfahrt abhängt — Eisenbahndienst, Telegraphen- und Telephondienst, staatliche Fabriken usw.) **3.** 68.
— Soziale Aufgaben, von Dr. von Gerhardt, Dozent der Staatswissenschaften **52.** 53.
— Die Beamten und der Rückgang der Geburten, von Dr. Höpker, Regierungsrat **52.** 484, **57.** 9.
— Beamtenarbeit und ihre Bewertung **22.** 7.
— Die Beamtenfrage, von Kuckhoff, Oberlehrer und Mitglied des Deutschen Reichstags **58.** 3.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Die Einrichtung der Staatseisenbahn-Verwaltung, von Wehrmann, Wirkl. Geh. Rat (Dezentralisierung, Organisation, Selbständigkeit der Beamten, Bureaueinrichtungen, Geschäftsgang usw.) **7.** 1.
— Ergänzung der staatlichen Hinterbliebenenfürsorge (Hinterbliebenenhilfskasse) **19.** 1.
— Erstattung von Auslagen bei Weitervermietung von Wohnungen versetzter Beamten **88.** 1549.
— Die Finanzen des Reichs und der deutschen Bundesstaaten **25.** 577.
— Das stilechte Fremdwort, von Ric von Carlowitz-Hartitzsch **35.** I. Vierteljahr 55.
— Ist der Gehaltsanspruch eines Beamten nach Beamtenrecht unbegründet, so kann er auch nicht durch Berufung auf ungerechtfertigte Bereicherung oder einen sonstigen zivilrechtlichen Rechtsgrund aufrecht erhalten werden **61.** Beil. Nr. 105.
— Gehaltsansprüche, rechtliche Natur der ... eines Beamten **16.** Jahrg. VIII 247.
— Vierteljährliche Gehaltszahlungen als Mittel zur Entlastung des Geldmarkts, von Dr. Venediger **52.** 40, **22.** 197.
— Gehälter, Reformen in der Zahlung und Verrechnung der Gehälter, von Gerling, Stadtsteuersekretär **52.** 490.
— Geschenke, Genehmigung zur Annahme von Geschenken und anderen Zuwendungen privater Personen an Verwaltungsbeamte, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 2. August 1912 **57.** 12.
— Gesetzessprache, Maßregeln zur Verbesserung der ..., von Sommer, Amtsgerichtsrat a. D. **35.** IV. Vierteljahr 404.
— Haftpflicht der Kraftwagenführer bei Unfällen **16.** Jahrg. VIII 277.
— Die Haftpflicht der Verkehrsbeamten **76.** 23.
— Besteht eine zivilrechtliche Haftung für den durch Nichtaushändigung der Anstellungsurkunde entstandenen und entstehenden Schaden?, von Aßmann, Bürgermeister a. D. **52.** 478.
— Haftung der Beamten für vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung der ihnen einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht (subsidiäre Haftung, falsche Auskunftserteilung usw.) **61.** 735.
— Heilverfahren, Ersatz der Kosten für ... im Betriebe verunglückter Beamten (außerordentliche dem Heilzwecke dienende Aufwendungen, »Normalnahrung«) **61.** Beil. Nr. 3429, **58.** 407, **53.** 59.
— Der Inanspruchnahme eines Beamten steht nicht grundsätzlich entgegen, daß der Geschädigte eine sich darbietende Gelegenheit, auf andere Weise Ersatz zu verlangen, verabsäumt hat **61.** Beil. Nr. 3361.
— Der Jahresverdienst nach den für die gewerbliche Unfallversicherung geltenden Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, von Eckthal, Versicherungstechniker **5.** 105.
— Kassenbeamte, eine wichtige Gerichtsentscheidung für ..., Einzahlung eines Geldbetrags durch ein Kind bei einer öffentlichen Kasse; der Kassenbeamte hatte das genau abgezählte und beisammengehaltene Geld an sich genommen und war, ohne den Betrag sofort nachzuzählen, vom Schalter zurückgetreten, später fehlten 20 ℳ an dem Gelde, gerichtliche Klage auf Nachzahlung des Fehlbetrags abgewiesen **53.** 378.
— Kommunalsteuern-Privileg der Beamten nur für Beamte des preußischen Staates und des Reichs gültig, nicht auch für Beamte anderer Bundesstaaten **20.** 238.
— Kriminalstatistik für 1911 (Fälschungen von Postmarken, Verletzung des Briefgeheimnisses, Gefährdung des Betriebs öffentlicher Telegraphenanlagen usw.) **67.** Heft IV 62. 66. 67. 69. 75. 76. 78.
— Das vorzeitige Kündigungsrecht des Beamten im Falle seiner Versetzung **19.** 410.
— Die Lebensversicherung auf dem Wege zur Verstaatlichung **11.** 1209.
— Lieferungsvertrag (Streikklausel), Wirkung eines Arbeiterausstandes als vertragsmäßigen Befreiungsgrundes von der Lieferung **61.** Beil. Nr. 4.
— Militäranwärter, Ausbietung der mit ... und Inhabern des Anstellungscheins zu besetzenden Stellen für Postunterbeamte **16.** Jahrg. VIII 246.
— Militäranwärter, die zur Probedienstleistung bei Zivilbehörden abkommandiert werden, sind nicht krankenversicherungspflichtig **42.** Jahrg. XXIII 37.
— Militär-Postämter **19.** 41.
— Mittelstandsbewegung (Verdingungswesen, Tarife, Handwerkskammern usw.) **9.** Bd. XXXV 913.
— Nebenamt im Sinne des preußischen Staatsrechts, Begriff des ... **61.** 36.
— Die Parteirichtung der Beamten **52.** 20.
— Pensionierung, Rechtsweg gegen ... (die Entscheidung über Versetzung in den Ruhestand steht allein den Verwaltungsbehörden zu) **22.** 1667.

Deutschland. Vorzeitige Pensionierung eines Beamten infolge gesundheitswidrigen Zustandes des ihm zugewiesenen Arbeitsraums, Anspruch des Beamten auf Zahlung des Unterschieds zwischen Pension und Gehalt berechtigt, sofern der gesundheitsgefährdende Zustand des Arbeitsraums durch geeignete Maßnahmen der Verwaltung hätte beseitigt werden können **29.** Bd. XXIX 200.
— Personalakten, die Offenlegung der ..., von de Niem, Landgerichtspräsident **20.** 250.
— Geheime Personalakten. Ein Beamter, der in seine geheimen Personalakten Einsicht und von darin enthaltenen Führungszeugnissen usw. Abschriften nimmt, um diese später in seinem Interesse zu verwenden, macht sich strafbar **22.** 75.
— Postagenten, die Dienststellung der ... in Deutschland **84.** 5.
— Postagenten. Denkschrift der Reichs-Postverwaltung über die Frage der Errichtung einer Pensionskasse für Postagenten, Bedürfnisfrage verneint **25.** 32, **53.** 29, **19.** 46, **22.** 151, **58.** 65.
— Das Postbauwesen, von Heß, Postrat **8.** 617. 653.
— Der Postetat für 1913 **25.** 519. 39. 49. 69, **53.** 381. 31. 39. 55, **16.** Jahrg. VIII 213. 301, **58.** 385. 401. 57. 74, **57.** 363. 29. 45, **22.** 1709. 133. 181.
— Postvollmachten, Stempelpflichtigkeit der ... **61.** 742, **90.** 373.
— Volkstümliches Recht und Gesetzessprache, von Fickel, Lehrer **61a.** 6.
— Staatsbürgerliche Rechte und Pflichten der Beamten in Staat und Gemeinde **76.** 101.
— Rechtschreibung, zur Reform unserer ..., von Dr. Schacht **35.** I. Vierteljahr 389.
— Rechtsprechung der Disziplinargerichte (wichtigere Urteile von bayerischen und außerbayerischen Disziplinarbehörden) **12.** 538.
— Das Reich und die Landeshaushalts-Etats der Bundesstaaten, von Laband **20.** 1.
— Reichsbeamtengesetz. Der Mangel der zur Zeit der vermögensrechtlichen Klage des Beamten aus seinem Dienstverhältnisse fehlenden Vorentscheidung der obersten Reichsbehörde kann dadurch geheilt werden, daß sie bis zum Schlusse der Verhandlungen der ersten Instanz vom Kläger nachträglich beigebracht wird **61.** Beil. Nr. 422.
— Religionsbekenntnis, die Beamten in Preußen nach dem ... **19.** 29.
— Rohrposten **53.** 382.
— Rückforderung überhobener Gebührnisse (Rückzahlung überhobener Dienstbezüge), Verweigerung der Rückzahlung wegen nicht mehr vorliegender Bereicherung. Haftung des anweisenden Beamten für den Ausfall **19.** 412. 434.
— Ruhegehalt, Zulässigkeit des Rechtswegs gegen die Festsetzung des ... **16.** Jahrg. VIII 292.
— Das Binde-s in zusammengesetzten Wörtern **58.** 413, **22.** 11.
— Schädigung des Handels durch Beamte, gemeinsamer Warenbezug usw. **36.** Jahrg. XX 179. 249, **12.** 527, **19.** 438. 8. 45, **15.** 25.
— Die Selbstversicherung, Weiterversicherung und Zusatzversicherung nach der Reichsversicherungsordnung **53.** 373. 403, **52.** 488, **58.** 13.
— Sonderrabatt, die Gewährung von ... durch die Geschäfte ist nicht sittenwidrig **12.** 527.
— Von einer neuen und anderen Sozialpolitik, von Schiele **35.** I. Vierteljahr 304.
— Statistik über den Haus- und Familienstand sowie über die Kinderzahl der männlichen Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **53.** 40, **22.** 193, **19.** 65, **16.** Jahrg. VIII 297, **58.** 81.
— Stempelfreiheit der Patente über Titel- und Charakterverleihungen, Stempelpflichtigkeit der Bestallungen, Runderlaß des preuß. Ministers des Innern usw. vom 14. Oktober 1912 **19.** 440, **50.** 322.
— Steuerfreiheit der Dienstwohnungen in Preußen **8.** 597, **22.** 13, **29.** Bd. XXIX 210.
— Das Stückzeitverfahren in den Werkstätten der preußisch-hessischen Staatseisenbahngemeinschaft, von Hoff, Ministerialdirektor (neues Verfahren für Lohnberechnung der Handwerker und Handarbeiter) **88.** 201. 207.
— Submission und Ringbildung, von Dr. Wohlwill, Landrichter **20.** 1443.
— Submissionswesen, Reform des ... im Reich und in den Bundesstaaten usw., Submissionsämter (Hansa-Bund usw.) **38.** 631. 641. 655. 53, **50.** 313. 18, **49.** 5. 21, **89.** 1, **88.** 8. 173, **36.** Jahrg. XX 354, **15.** 84, **1.** 1145, **53.** 52.
— Schriftstellerische Tätigkeit der Beamten (Disziplinarverantwortlichkeit) **58.** 413.
— Tinte, Anwendung der neuen Grundsätze über die Auswahl der Tinten für staatliche Behörden, Beschluß des Kgl. Preuß. Staatsministeriums vom 24. Dezember 1912 usw. **44.** 5, **28.** 7, **89.** 41

Deutschland. Bayern. Bezirksaufsichtsdienst, neue Bestimmungen für den ... im Post- und Telegraphenbetriebe **76.** 155, **58.** 407, **53.** 5.
— — Familienbeiräte, Einrichtung von ... von Beamtenvereinigungen beabsichtigt **12.** 12.
— — Haftung für Unfälle in einem Postgebäude **16.** Jahrg. VIII 248, **25.** 5, **29.** Bd. XXIX 201, **53.** 59.
— — Post und Telegraphie in Bayern seit 1908, von Gerbeth, Ober-Postinspektor **25.** 71.
— — Die Rechtsstellung des erkrankten Beamten nach dem Bayerischen Beamtengesetz **19.** 55.
— — Über die künftigen Reisekosten und Tagegelder der bayerischen Beamten **52.** 59.
— — Zur Rentabilität der Post (allgemeine Betrachtungen über die Versendung usw. von Drucksachen, Warenproben usw.) **16.** 546.
— — Satzungen des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins **12.** Beil. zu Nr. 5.
— — Sonntagsdienst, Einschränkung des ... **12.** 55.
— — Der Staat und die Beamtenorganisationen **12.** 2.
— — Strafwesen (Bestrafungen der Beamten für Dienstvernachlässigungen) **12.** 24.
— Sachsen. Beamten-Krankenversicherung, zur Frage der ... **19.** 11. 19, **76.** 26.
— — Verbot des Genusses alkoholischer Getränke bei den Staatseisenbahnen **88.** 1585, **53.** 5.
— Württemberg. Entwurf des Etats der Postverwaltung für die Etatsjahre 1913 und 1914 **25.** 34, **76.** 16.
— — Ein Erholungsheim für Staatsbeamte am Bodensee **52.** 475.
— — Fortbildungsreisen von Verkehrsbeamten in das Ausland **19.** 48, **84.** 16, **58.** 66, **88.** 174.
England. Ethischer Individualismus und soziale Reform in England, von Levy (Geist des Beamtenstaats) **40.** 49.
Frankreich. Weibliche Beamte (Zahl der Frauen, die im Staatsdienste beschäftigt sind) **58.** 412.
Griechenland. Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr **26.** Handelsberichte 858.
Österreich. Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1911 **84.** 1, **85.** 1.
— Österreichische Postbiographie **84.** 21.
Rußland. Post- und Telegraphenwesen, Ausbau der Verkehrseinrichtungen **25.** 5.
Ungarn. Familienzulagen für die verheirateten Beamten **76.** 13.
— Das ungarische Post- und Telegraphenwesen in den Jahren 1868 bis 1911 **84.** 9.
Afrika. Post- und Telegraphenverkehr in Britisch Westafrika **25.** 542.
— Marokko. Die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands in Marokko, von Dr. Kreuzkam **3.** 77.
— Deutsch Ostafrika. Maß- und Gewichts-Ordnung vom 15. November 1912 **27.** 87.
Amerika. Der Panamakanal **88.** 1556, **46.** 95.
Asien. China. Deutschland und die Erschließung Chinas, von Dr. rer. pol. Linde **35.** I. Vierteljahr 219.
— — Über Wirtschaft und Verkehr in der Provinz Schantung (Kiautschougebiet), von Bökemann, Marinebaurat **83.** 87.
— Japan. Das Post- und Telegraphenwesen 1910/11 **84.** 272, **88.** 259.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobil und Flugfahrzeug im Dienste des kolonialen Verkehrs, von Goldberg, Ingenieur **75.** Jahrg. 1912/13 404, **83.** 27.
— Betrachtungen über Gesundheitspflege des Pferdes, von Dreher, Generalmajor z. D. **48.** I. Hälfte 50. 78.
— Neue Briefmarken in europäischen und überseeischen Ländern **84.** 19, **25.** 67, **53.** 51.
— Frankierungszwang für Briefsendungen (allgemeine Betrachtungen) **53.** 403.
— Die Frederikshavnlinie (Fehmarnlinie), Schnelldampferverkehr zwischen Norwegen und Dänemark behufs besserer Verbindung mit Deutschland **88.** 240.
— Haftung der Post für einen Geldbrief, der bei einem Schiffbruch in Verlust geraten war (nach französischem Recht), trotz des Einwandes der »höheren Gewalt«, Urteil des Gerichtshofs in Paris **86.** 44.
— Aus dem Jahresberichte des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1911 **25.** 537, **22.** 44, **75.** Jahrg. 1912/13 463.
— Korrespondenzkarte, zur Geschichte der ..., von Effenberger, k. k. Hofrat **84.** 267.

Allgemeines. Der Kraftwagen in den Schutzgebieten **21.** 830.
— Der Österreichische Lloyd, von Volkert **69.** Jahrg. XV 182.
— Luftpostdienst zwischen Deutschland und Dänemark, Einrichtung eines ... beabsichtigt **63.** Nr. 1071 S. 2.
— Die Luftschiffahrt als Förderer des Weltpostverkehrs, von Dankwort, Postdirektor **75.** Jahrg. 1912/13 408, **58.** 404.
— Luftschiffe als Verkehrsmittel **22.** 1715, **12.** 66.
— Malleposten, Bezeichnung des Begriffs ... **25.** 523.
— Die Postanstalten der deutschen Schutzgebiete sind nach der Reichsversicherungsordnung zur Auszahlung von Renten usw. nicht befugt **5.** 826.
— Telegraphische Postanweisung, genaue Bezeichnung der Empfängerin (»Frau« oder »Fräulein«), allgemeine Betrachtungen auch über die etwaige Haftpflicht der Postverwaltung im Falle der Unterlassung dieser Bezeichnung usw. **12.** 6.
— Postbeförderung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Europa **53.** 389, **58.** 412.
— Über das Postfuhrwesen am Ausgang des achtzehnten Jahrhunderts **53.** 13.
— Ein Postkursbuch aus der guten alten Zeit, von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 705.
— Das Postwesen im Mittelalter, von Wolff **22.** 41 73.
— Schiffahrtsrecht, zur Fortbildung des ... unter dem Einfluß der Weltwirtschaft, von Dr. Grotewold (Kriegsrecht, Seebeuterecht usw.) **69.** Jahrg. XV 242.
— Seepost, Drucksachen-Abfertigung auf einem Schnelldampfer auf hoher See **59.** 558.
— Die französisch-amerikanische Seepost Le Havre-New York **84.** 7.
— Skifahren beim Bestelldienst (in der Schweiz, in Bayern, Österreich usw.), Beschaffung der Schneeschuhe und Ausbildung des Personals im Skilauf durch die Verwaltungen **84.** 7. 15, **59.** 44, **53.** 35.
— Titanic-Unfall, keine Haftpflicht der Post für die mit der Titanic untergegangenen Postsendungen (Bezeichnung des Unfalls und Unterganges durch das zuständige Gericht als »höhere Gewalt«) **53.** 410.
— Titanic-Unfall. Die Haftung der Post anläßlich des Unterganges der Titanic, von Dr. Britschgi **86.** 51.
— Die Transitgebühren im Weltpostverkehr **75.** Jahrg. 1912/13 476.
— Die Übermittlung von kleinen Beträgen durch die Post (durch Aufkleben von Briefmarken auf einem abtrennbaren Teile der Postkarte o. dgl., Vorschlag zur Einführung bei der österreichischen Postverwaltung) **84.** 3.
— Weltpennyporto, auf dem Wege zum ... **38.** 7, **36.** Jahrg. XX 309.
— Weltpost und Luftschiffahrt, von Dankwort, Postdirektor **70.** 90, **12.** 66.
— Nächster Weltpostkongreß, Wünsche der deutschen Handelskammern für den ... **36.** Jahrg. XX 18. 7. 326. 348, **75.** Jahrg. 1912/13 463, **4.** Jahrg III 233.
— Zonenberechnung, eine Erfindung auf dem Gebiete der postalischen ... (Wona-Taxzahlen und Wona-Zonentabelle) **84.** 271.
— Zustellung gewöhnlicher Briefsendungen in Großstädten, von Gaviani **84.** 283.

Deutschland. Der Abschnitt der Paketadresse ist eine Urkunde, eine Verfälschung des Absendervermerks usw. darauf ist als Urkundenfälschung im Sinne des Strafgesetzbuchs zu bestrafen **22.** 150.
— Annahme von Briefen. Muß man Briefe annehmen? **53.** 377.
— Aushändigung von Postpaketen an Unbefugte (Abhandenkommen der Paketadressen), Haftung der Post **20.** 175.
— Bahnposten, Mitbenutzung der Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn durch das Personal der ... **53.** 384, **25.** 541.
— Barfrankierung, Barfrankiermaschine **57.** 373, **75.** Jahrg. 1912/13 424, **59.** 561, **22.** 75.
— Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen (Postbeförderung) **7.** 51.
— Betriebsunfall eines Briefträgers auf dem Bestellgange (durch Ausgleiten auf einer mit Schnee bedeckten Eisenplatte in der Durchfahrt eines Hauses), Schadensersatzleistung durch den Besitzer **8.** 28.
— Neuartige Briefkasten, die bis zur Erde reichen, Einführung ... von der Reichs-Postverwaltung beabsichtigt **84.** 7.
— Briefumschlag, Erklärung des Begriffs ... nach einer Entscheidung des Reichsgerichts (Behältnis im Sinne des Strafgesetzbuchs) **53.** 397.
— Briefumschläge mit durchscheinender Adresse, Eingaben von Handelskammern **36.** Jahrg. XX 363. 366.
— Defektenbeschluß, Rechtsgültigkeit eines ..., Verantwortung des Beamten der Geldauszahlungstelle **16.** Jahrg. VIII 308.

Deutschland. Die Postverladestelle am Hauptbahnhof in Leipzig, von Berg, Postrat **8.** 589, **53.** 47.
— Das Postvorschußwesen in Preußen und im Reichs-Postgebiete, der Vorläufer des Postnachnahmewesens, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **8.** 16.
— Der Postwertzeichenverbrauch 1906 bis 1910, von Heß, Postrat **8.** 681, **25.** 23, **53.** 36, **22.** 150.
— Die Reichspost beim Einbruch der Franzosen in das Reich 1792 bis 1793, von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 1. 43.
— Schiffahrtsubventionen. Die Subvention des Norddeutschen Lloyd **11.** 81, **37.** 87 **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 36.
— Unfallversicherung, Ausführungsbestimmungen über die Zahlung der Unfallentschädigungen (im Einvernehmen mit der Reichs-Postverwaltung, der Kgl. Bayerischen und Kgl. Württembergischen Postverwaltung festgestellt) **1.** 957.
— Unterdrückung von Postsendungen im Sinne des § 354 des Strafgesetzbuchs (ein Briefträger hatte einen an eine Firma gerichteten Brief einer Privatperson überlassen, die auf diese Weise von dem Namen des Absenders Kenntnis erhielt usw.), gerichtliche Bestrafung des Briefträgers wegen Unterdrückung einer Postsendung, Reichsgerichtsentscheidung **53.** 378. 21.
— Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens im Jahre 1912, von Heß, Postrat **8.** 33.
— Wertbriefe, Pflichten des Empfängers von ... gegenüber dem Absender (Wahrung der Ansprüche des Absenders gegen die Postverwaltung im Falle des Abhandenkommens oder der Beschädigung und Beraubung des Wertbriefs usw.) **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 154, **76.** 10, **29.** Bd. XXIX 195.
— Die bargeldlose Zahlungsmethode **52.** 62.
— Zuschlagporto für unfrankierte oder unzureichend frankierte Briefsendungen, Eingaben von Handelskammern, betreffend Ermäßigung des ... **36.** Jahrg. XX 270.
— Bayern. Einführung von Postkartenbändern im Interesse der besseren Verwendung der Postkarten beim Gebrauche von Schreibmaschinen **84.** 279.
— — Kraftwagen-Personenposten **53.** 397, **25.** 569, **82.** 848.
— — Eine Landesmankokasse (Ersatz für Fehlbeträge der Beamten an Postweisungsschaltern usw.) **12.** 523.
— — Portohinterziehung, Übersendung von zugeklebten Briefumschlägen an ein Reklameinstitut in Berlin, das die Umschläge auf Weisung des Absenders (eines Kaufmanns) aufschnitt und die einzelnen Sendungen dann offen verteilte **22.** 149.
— Oldenburg. Die Postverhältnisse in Oldenburg vor dem Anschluß Oldenburgs an den deutsch-österreichischen Postverein, von v. Reeken, Postassistent **59.** 41.
— Sachsen. Staatliche Motorwagenlinien (Denkschrift über die Einrichtung staatlicher Motorwagenlinien, von der Regierung dem Landtage vorgelegt) **88.** 1581.
— — Post und Presse vor hundert Jahren, von Arnold (»Schwarzes Kabinett«) **25.** 2.
— Württemberg. Postautomobilwesen in Württemberg **84.** 15.
Belgien. Einführung des Postscheckverkehrs beabsichtigt (Nichtverzinsung der Postscheckguthaben) **25.** 542, **22.** 261.
— Aus dem Verwaltungsbericht der Staatssparkasse **71.** 10.
Bulgarien. Postsparkassendienst **11.** 1206
England. Abriß der englischen Postgeschichte **16.** Jahrg. VIII 254. 270.
Frankreich. Ausgabe neuer Kolonialbriefmarken **53.** 385.
— Die Bahnpostwagen **71.** 24.
— Neuregelung des Seepostdienstes **25.** 54.
— Der Postkraftwagendienst in Paris **25.** 44.
— Die gesetzliche Regelung der Behandlung postlagernder Sendungen (Abholung durch Minderjährige usw.) **4.** Jahrg. III 255.
— Die Staatsunterstützung der französischen Handelsmarine, von Guckenmuß **37.** 961. 981. 1003. 1010. 1014. 1023. 53, **25.** 579. 54.
— Zum Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post, Verletzung eines Postfahrbeamten im Postabteil eines Zuges infolge falscher Verschiebung des Wagens, Entschädigungspflicht der Eisenbahn **88.** 1588.
Italien. Zur Entwicklung des Sparkassenwesens, von Dr. Furlan (Postsparkasse) **64.** 492.
— Postanweisungsbriefe **58.** 413.
— Postkraftwagendienst **25.** 24.
— Das Postwesen zu Anfang des 17. Jahrhunderts (aus Ottavio Cotognos internationalem Postkursbuche) **25.** 567.

Italien. Schiffahrtsubventionen **37.** 1015. 45. 54. 110. 120.
Österreich. Post-Spar- und Scheckverkehr **63.** Nr. 1071 S. 2, **8.** 674, **64.** 42.
— Schiffahrtsubventionen **37.** 54.
Portugal. Postsparkasse **71.** 25.
Rußland. Schiffahrtsubventionen **37.** 1060. 178.
Schweden. Das Postwesen im Jahre 1910 **4.** Jahrg. III 326.
— Schiffahrtsubventionen **37.** 1060.
Schweiz. Von der schweizerischen Feldpost (neue Feldpostordnung) **84.** 268.
— Das Postwesen im Jahre 1911 **71.** 177, **8.** 635.
Spanien. Der Postanweisungs- und Postbonsdienst **84.** 2.
Ungarn. Ergebnisse des Post-Spar- und Scheckverkehrs im Jahre 1911/12 **8.** 674, **25.** 3, **64.** 42.
Afrika. Der Postdienst in der Südafrikanischen Union in den Jahren 1910 und 1911 **71.** 1. 20.
— Trans-Saharabahn **25.** 6.
— Neu Kamerun. Die Postverkehrslinien nach und in Neu Kamerun **75.** Jahrg. 1912/13 524.
— Madagaskar. Automobilverkehr im Postbetriebe) **21.** 888.
— Marokko. Erweiterung der Scherifischen Post **22.** 75.
Amerika. Brasilien. Schiffahrtsubventionen **37.** 45.
— Canada. Der Postdienst im Jahre 1910/11 **71.** 17.
— Grönland. Einiges über die Post in Grönland **53.** 405. 410.
— Martinique. Das Postwesen der französischen Kolonie Martinique im Jahre 1911 **71.** 7.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Postgut-Beförderungsanlage in einem New Yorker Postgebäude **30.** 46.
— — Die Reform der Zeitungsbeförderungsgebühr in den Vereinigten Staaten von Amerika **16.** Jahrg. VIII 265, 288.
— — Reformen der Paketbeförderung in den Vereinigten Staaten, von Dr. Schultze **75.** Jahrg 1912/13 455. 516, **88.** 75, **84.** 15, **8.** 53.
Asien. China. Die chinesische Post im Jahre 1911, eine neue wichtige Überlandpost **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 18, **88.** 251.
— — Verbesserung der Postverbindungen mit Europa und dem Inlande **54.** II. Hälfte Schanghaier Nachrichten 428.
— Hongkong. Der Postdienst in der britischen Kolonie Hongkong während der Jahre 1910 und 1911 **71.** 182.
— Japan Schiffahrtsubventionen **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 192.
— Britisch Indien. Geschichtliche Angaben über das Postwesen von Britisch Indien **71.** 188.
— Sibirien. Eisenbahn und Post durch Sibirien **53.** 9.
— Straits Settlements. Der Postdienst in den Jahren 1909 und 1910 **71.** 184.
Australien. Die westaustralischen Sparkassen (Post-) 1910/11 **78.** Statistische Korrespondenz 56.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Abnutzung der Stöpsel im Fernsprechbetriebe, von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg I) 145.
— Akkumulator, die geschichtliche Entwicklung des elektrischen ..., von Dr.-Ing. Albrecht, Regierungsrat **71a.** 538.
— Aluminium für elektrische Leitungen **30.** 99.
— Selbsttätige Anrufverteilung bei Vielfachumschaltern, von Kruckow **4.** Jahrg. III 348.
— Anzahl der Verbindungen und Beamten im Verhältnis zum Stromverbrauche bei einem Fernsprechamt, von Ambrosius **4.** Jahrg. III 355.
— Internationale Atomgewichte für 1913 **85.** 49.
— Erweiterte Ausnutzung des Fernsprechanschlusses (durch Einschaltung einer sogenannten »Auftragstelle«, die den Fernsprechanschluß auch dann nutzbar macht, wenn der Inhaber des Anschlusses nicht anwesend ist) **30.** 1241.
— Die Belastung unterseeischer Telephonkabel (ein Vergleich zwischen Spulenbelastung und gleichförmiger Belastung), von Hill **85.** 629. 651.
— Über die Berechnung von Pupin-Doppel- und Viererleitungen, von Lüschen **30.** 31.
— Beseitigung der Nebengeräusche in Fernsprechleitungen (Erfindung des schwedischen Ingenieurs Saxenberg) **84.** 272.

Allgemeines. Beseitigung von Überspannungen an Elektromagneten, von Kuschewitz, Telegraphensekretär **30.** 1348.
— Betriebsgeschwindigkeit, Erhöhung der ... in langen Unterseekabeln, von Kunert **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 148. 155.
— Der Blockapparat von Tyer in seiner neuesten Anordnung, von Prof. Dr. Tobler **85.** 620.
— Drucktelegraphie, praktische Betrachtungen über ... **30.** 97.
— Die mechanischen und elektrischen Eigenschaften von Guttaperchakabeln und Papierluftraumkabeln für Fernsprechzwecke, von Lüschen **85.** 53.
— Einheit der Leistung (Kilowatt oder Großpferd) **85.** 614.
— Technische Einrichtung der Fernsprech-Vermittelungsanstalten **53.** 404.
— Emgephon (Mikrotelephon) **30.** 1276.
— Entwicklung der optischen Telegraphie für militärische Zwecke von den Uranfängen bis zur Jetztzeit, von Thurn, Ober-Postpraktikant **69.** Jahrg. XV 252.
— Erdleitungen **53.** 377.
— Farbschreiber und Klopferapparat **53.** 21.
— Fernphotographie, Verbesserung der ... (Erfindung des französischen Physikers Belin) **70.** 102, **4.** Jahrg. III 337.
— Der elektrische Fernschreiber an Bord **69.** Jahrg. XV 275.
— Fernsprechautomaten in Litfaßsäulen **85.** 24.
— Fernsprechhülsenblitzableiter **22.** 1752.
— Über Fernsprech-Unterwasserkabel, von Lüschen **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 153. 165, **84.** 23.
— Fernsprechverbindung zwischen Deutschland und Rußland **85.** 30.
— Festtelegramme auf Luxusformularen (in Rumänien, Schweden usw.) **58.** 412, **85.** 618, **4.** Jahrg. III 373.
— Gewitterschutz für das Betriebspersonal im Fernsprechdienst **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 144.
— Sprechende Glühlampe **85.** 661.
— Das automatische Gruppenstellen- und das österreichische Gesellschaftsleitungsystem **85.** 583, **16.** Jahrg. VIII 249.
— Gestähltes Holz (Festigkeitsversuche mit Telegraphenstangen usw.) **89.** 662.
— Holzsäulen, zur rationellen Verwendung imprägnierter ..., von Nowotny, Oberbaurat **84.** 273.
— Isolierstoffe, über Zweck und Anwendung der künstlichen ... bei dem Bau elektrischer Apparate, von Passavant **30.** 79.
— Das deutsche Kabel Emden-Teneriffa und das Brestkabel. Konstruktion und Betrieb, von Kunert **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn Jahrg. I) 133.
— Kabelverbindung Deutschlands mit seinen westafrikanischen Kolonien (Verlängerung des südamerikanischen Kabels der Deutsch-Südamerikanischen Telegraphengesellschaft von Monrovia aus über Lome und Duala) **48.** II. Hälfte 3635, **85.** 611. 617. 20, **25.** 34, **21.** 50, **45.** Jahrg. VI Nr. 19 Nachrichtenbeilage S. 1, **22.** 151, **75.** Jahrg. 1912/13 516.
— Kautschuk, die Gewinnung des Guayule-Kautschuks in Mexiko, von Falkenberg **45.** Jahrg. VI Nr. 21 S. 4.
— Kautschukindustrie **30.** 133. 193, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 79, **27.** 161.
— Ein neues Kautschukmaterial (mit Kautschuklösung imprägnierter Filz) **60.** Jahrg. XXIV 144
— Klappenschränke M 11 für Telegraphenbetrieb, von Feuerhahn, Ober-Postpraktikant **8.** 649.
— Klinken, Reinigen von ..., von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- und Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 167.
— Die elektrolytische Korrosion des Eisens durch Gleichstrom **85.** 48.
— Kupfer **31.** 25, **11.** 42, **30.** 111. 193, **85.** 54.
— Eine neue künstliche Leitung zur Untersuchung von Telegraphierströmen und Schaltvorgängen, von Wagner **30.** 1289. 1321.
— Der elektromagnetische Lochapparat und der automatische Sender von Siemens & Halske **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 177.
— Der Mehrfach-Typendrucker von Baudot, von Kuschewitz, Telegraphensekretär **85.** 571.
— Elektrotechnische Meßinstrumente, von Prof. Hartmann, Dr.-Ing. **85.** 607.
— Meßinstrumente, über Verwendung von Eisen in elektrischen ..., von Dolivo-Dobrowolsky, Dr.-Ing. h. c. **30.** 113.
— Geheizte Mikrophone (künstliche Erwärmung der Luft im Schalltrichter, Erhöhung der Empfindlichkeit des Mikrophons) **60.** Jahrg. XXIV Beil. 43, **4.** Jahrg. III 364.

Allgemeines. Das Morkrumsystem (Druckapparat, der gestattet, mit Hilfe zweier Schreibmaschinen direkt in die Leitung zu arbeiten) **22.** 1718.
— Die Morseschrift in der Übersee-Telegraphie **60.** Jahrg. XXIV 223.
— Normalien für die Untersuchungen von Trockenelementen **85.** 26.
— Die Ortsbestimmung der Fehler in Kabelleitungen **85.** 584.
— Das Pacific-Kabel von Canada nach Australien im Jahre 1911/12 **25.** 33.
— Über die Patentsituation in der automatischen Telephonie, von Aldendorff **85.** 592.
— Das Primärelement von Benkö **30.** 18.
— Pupinnetz, Ausdehnung des ... in Europa **85.** 27.
— Das Railophon, von Hoeltje, Regierungsbaumeister **70.** 108, **25.** 15.
— Schaltapparate mit konstanter hoher Isolation für die Verteilungsnetze von Post- und Telegraphenverwaltungen, von Ebeling und Deibel **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 139.
— Schaltungen zum Untersuchen von Fernleitungen mit Wechselstrom, von Pinkert **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 161.
— Seekabel und die Norddeutschen Seekabelwerke A. G. Nordenham **69.** Jahrg. XV 329.
— Seekabel und Funkentelegraphie im türkisch-italienischen Kriege und im Balkankriege **75.** Jahrg. 1912/13 404, **30.** 216.
— Das deutsche Seekabelnetz (Vortrag von Dr. Roscher) **31.** 787.
— Selbstanschlußbetrieb, von Baumann **4.** Jahrg. III 355.
— Vergleichende Sprechversuche mit den beiden französisch-englischen Fernsprech-Unterseekabeln **85.** 561, **30.** 15, **25.** 34, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- und Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 184.
— Störungen in den oberirdischen Telegraphenleitungen **53.** 6.
— Störungen von Fernsprechleitungen durch sterngeschaltete Drehstromanlagen ohne und mit Erdung des Generatornullpunktes, von Brauns, Telegrapheningenieur **30.** 142. 175.
— Stützpunkte und Überseetelegraphen **35.** I Vierteljahr 381.
— Tantalelektroden (Ersatz für Platin) **85.** 637.
— Telegraphenstangen, Herstellung der ... **53.** 390.
— Telegraphenstangen, Untersuchung der Lebensdauer von ... **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 144.
— Internationale Telegraphenstatistik für 1911 **43.** 278.
— Telegraphie mit Photographie, von Bourquin **84.** 265.
— Gleichzeitiges Telegraphieren und Telephonieren auf einer Leitung, von Arco **84.** 281.
— Das S.-S.-Telephonsystem für mittlere und große Telephon-Anlagen **85.** 4. 32.
— Die Überlegenheit der Vanadiumstahle **70.** 1047. 93.
— Überspannungen und Überspannungschutz, von Petersen **30.** 167. 204.
— Die elektrische Übertragung der Sprache, von Bourseal **85.** 31.
— Der Umfang des Fernsprechwesens auf der Erde, von Wittiber, Ober-Postpraktikant **8.** 638, **53.** 12, **22.** 45, **30.** 94, **75.** Jahrg. 1912/13 516.
— Unterseekabel (Gesamtlänge der Meereskabel, Besitzer der Kabel) **85.** 636.
— Unterseeleitungen, die ersten Versuche mit ... **22.** 1664.
— Unterseetelegraphie, 61 Jahre ..., von Dr. Roscher **70.** 132, **75.** Jahrg. 1912/13 525.
— Untersuchungen an Fichtenholz, von Prof. Rudeloff, Geh. Reg.-Rat **51.** 349.
— Telegraphische Verbindungen in den deutschen Kolonien (aus »Die militärische Sicherung der deutschen Kolonien«, von v. Keller, Generalleutnant z. D.) **83.** 3.
— Verminderung der Ladung in Telegraphen- und Fernsprechleitungen **30.** 1243.
— Versuche mit kombinierter Telegraphie mit und ohne Draht für militärische Zwecke **25.** 542.
— Vom Welttelegraphendenkmal **85.** 577.
— Widerstand von Kontakten **85.** 584, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 61.
— Werden die Zeichen bei Wechselstromtelegraphie verlängert? **30.** 43.

Deutschland. Anspruch des Fiskus, der einen im Dienst verunglückten Beamten pensioniert und entschädigt hat, auf Ersatz gegen den schuldigen Verursacher des Unfalls (§ 12 des Beamten-Unfall-Fürsorge-Ges., Verletzung eines Beamten durch vorschriftswidriges Drehen der Kurbel eines Fernsprechapparats) **20.** 1469, **85.** 613.
— Beweiserheblichkeit der Telegrammurkunde für Recht und Rechtsverhältnisse, Entsch. des Reichsgerichts vom 6. Juni 1912 **29.** Bd. XXIX 210.
— Brieftelegramme, Eingaben von Handelskammern, betreffend weitere Ausdehnung des Brieftelegrammverkehrs **36.** Jahrg. XX 188. 366.

Deutschland. Dienstleitungen, Betrieb und Schaltungen, von Schneider, Ober-Postinspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 169. 180.
— Einrichtung einer »telephonischen Zeitung« mit Zustimmung des Reichs-Postamts für Berlin beabsichtigt (telephonischer Nachrichtendienst zur Übermittlung von Opernvorstellungen, Konzerten und Vorträgen) **22.** 75, **85.** 46.
— Errichtung von Telephonzellen auf den Straßen Berlins in Aussicht genommen **85.** 579. 618.
— Fernsprechanschluß der Amtswohnungen der Vorsteher von Postämtern **36.** Jahrg. XX 248. 309.
— Fernsprechanschluß. Die absichtliche Zerstörung des Fernsprechapparats und des sonstigen Zubehörs durch einen Teilnehmer ist strafbar, sofern die Beschädigungen ausgeführt werden, um die Sprechstelle unbenutzbar zu machen **61.** Beil. Nr. 140.
— Fernsprechgebühren-Ordnung, Änderung der ... (Fernsprechanschlüsse, die in der Luftlinie weiter als 5 oder 10 km von der Vermittlungsanstalt entfernt sind), Fernsprechnebenanschlüsse **91.** 172. 180.
— Fernsprechnummer als Telegrammadresse (Eingaben von Handelskammern) **36.** Jahrg. XX 248.
— Das Fernsprechwesen (automatischer und halbautomatischer Betrieb, Handbetrieb usw.), von Drouet, Post- und Telegraphen-Ingenieur **4.** Jahrg. III 264.
— Aus den Geschäftsberichten der deutschen Telegraphengesellschaften **16.** Jahrg. VIII 305.
— Instandsetzung eines Fernsprech-Flußkabels durch die Weichsel, von Heike, Ober-Postsekretär **8.** 59.
— Krankenkasse. Die Versetzung eines Beamten (Telegraphengehilfin) während seiner Dienstunfähigkeit bewirkt Wechsel der Kassenzugehörigkeit **5.** 95.
— Privatgespräche der Beamten auf amtlichen Fernsprechanschlüssen **76.** 12.
— Recht auf Telephonanschluß, Schadensersatzklage eines Fernsprechteilnehmers, dem wegen mehrfacher Beleidigung der Beamtinnen der Anschluß entzogen worden war **85.** 580.
— Die Rentabilität der Fernsprech-Verbindungsleitungen im Reichs-Postgebiete **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 150. 158.
— Straßenkioske mit Fernsprechapparaten (für Ortsgespräche) in mehreren Städten Westphalens und Süddeutschlands, von einem Privatunternehmer zu Reklamezwecken aufgestellt (Benutzung des Fernsprechapparats gegen Zahlung von 5 Pf.) **30.** 1276.
— Telegrammgebühren (Gebühr für die Beförderung von Telegrammen an andere als in der Aufschrift angegebene Adressen — Wohnungen der Geschäftsinhaber usw.), Eingaben von Handelskammern **36.** Jahrg. XX 185. 238. 327. 347.
— Telegrammverkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Eingaben von Handelskammern, betr. Ermäßigung der Gebühren für den ... **36.** Jahrg. XX 272.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen bei der Manöverleitung des Kaisermanövers **25.** 13, **85.** 22, **48.** I. Hälfte 353.
— Telegraphenleitungen und -apparate **53.** 396.
— Das Telegraphen-Schulamt in Berlin **85.** 19. 44.
— Telegraphenvorarbeiter sind Beamte, ein ihnen gewährter Bauzuschuß unterliegt nicht der Pfändung **19.** 15, **25.** 43, **53.** 60, **22.** 260.
— Telegraphenwege-Gesetz. Behinderung des Gemeingebrauchs eines Verkehrswegs durch die Telegraphenlinie, überwiegende Beteiligung des Wegebaupflichtigen **61.** Beil. Nr. 275 bis 277.
— Die Telephongebühr für ein Gespräch im Nahverkehr kann nicht neben dem Pauschsatze gefordert werden **61.** Beil. Nr. 3498.
— Eine neue fahrbare Trockendruckluftanlage mit Benzinmotorantrieb, von Pinkert, Telegr.-Ing. **8.** 626.
— Unfall durch Blitzschlag in die Telegraphenleitung **22.** 1818.
— Unfall im Fernsprechbetriebe, schwere Nervenerschütterung dreier Beamtinnen des Fernamts Stralsund, angeblich durch Influenzwirkung der Hochspannungsanlagen (Überlandzentralen) auf die Schwachstromleitungen **85.** 30.
— Verhalten der Quecksilberdampfgleichrichter im Betriebe **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 176.
— Eine Verletzung der Instruktionspflicht seitens des Postfiskus liegt nicht vor, wenn er den Telegraphenarbeitern nicht die Verwendung von Benzin zum Auftauen von Schachtdeckeln verboten hat, Entsch. des Reichsgerichts vom 27. April 1912 **29.** Bd. XXIX 195.

Deutschland. Telephonische Zeitübermittlung in Hamburg **4.** Jahrg. III 374.
— Bayern. Die Einführung des Baudotbetriebs in Bayern **12.** 502.
— — Das neue Fernamt in München **4.** Jahrg. III 360.
— — Schutz der staatlichen Telegraphenleitungen (Bestimmungen über die Errichtung und den Betrieb von Privattelegraphen, Nebentelegraphen usw.) **85.** 579.
— Württemberg. Fernsprech-Nebenanschlüsse **30.** 186.
— — Gesellschaftsanschlüsse im Fernsprechverkehr **84.** 279, **85.** 636.
Belgien. Übertragung der Einrichtung der Brieftelegramme auf den internationalen Verkehr **80.** 414, **75.** Jahrg 1912/13 424.
Bulgarien. Neues Fernsprechamt in Sofia **22.** 1668.
Dänemark. Telegraphie und Telephonie 1909/10 und 1910/11 **43.** 303.
England. Prozeß der National Telephone Company mit der englischen Postverwaltung **85.** 3.
— Telegrammbriefe **4.** Jahrg. III. 338.
— Das Zentraltelegraphenamt in London, von Tallendeau **85.** 568.
Frankreich. Einführung des halbautomatischen Fernsprechbetriebs beabsichtigt **22.** 1668, **85.** 611, **30.** 217.
— Maschinenanlage (Dynamomaschinen) zur Erzeugung des Telegraphierstroms beim Telegraphenamt in Marseille **30.** 1275.
— Organisation der Militärtelegraphie **48.** II. Hälfte 3534. 3676.
Österreich. Ausbau des Brieftelegrammverkehrs **85.** 635.
Portugal. Telegraphengesetzgebung **43.** 302.
Rumänien. Telegraphen- und Fernsprechwesen **26.** Handelsberichte 836, **22.** 1718.
Rußland. Ausbau des russischen Telegraphen- und Fernsprechnetzes in Europa und Asien **30.** 151, **75.** Jahrg. 1912/13 516.
Türkei. Die Fernsprechanlage in Constantinopel **85.** 563, **53.** 385.
Afrika. Ausbau des Telegraphennetzes in Französisch Äquatorialafrika **27.** 15.
— Deutsch Ostafrika. Telegrammverkehr mit Hilfe von Heliographen **60.** Jahrg. XXIV Beil. 83.
Amerika. Organisation des Betriebs amerikanischer Fernsprechämter, von Freimark **30.** 58.
— Brasilien. Ausbau des Fernsprechnetzes **30.** 1243.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Über die Auskunfts- und Beschwerdestelle für das Wählernetz in Chicago **16.** Jahrg.VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 143.
— — Blinde Mädchen als Telephonistinnen **70.** 62.
— — Postautomobil zum Setzen von Telegraphenstangen, Versuche mit einem .. **25.** 579, **30.** 151.
Asien. Britisch Indien. Telegraphie und Telephonie 1909/10 **43.** 306.
— Japan. Kabelmonopol der Great Northern Telegraph Company, angebliche Verhandlungen wegen Ankaufs der fremden Kabel mit dem japanischen Verkehrsministerium **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 168. 176, I. Hälfte (1913) Handelsnachrichten 18.
— — Telegraphie und Telephonie **54.** II. Hälfte 487, **30.** 12.
Australien. Neuseeland. Selbstanschlußbetrieb und Maschinentelegraphen **30.** 1243, **22.** 1819.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Anordnung zur Aufzeichnung von Funkentelegrammen **30.** 44.
— Ausbreitung des Poulsen-Systems **30.** 1338, **22.** 151.
— Über die Ausbreitung Hertzscher Wellen an Metallen und Salzlösungen **30.** 151.
— Automobil-Löschfunkenstation System Telefunken **39.** Bd. VI 380.
— Bestimmung der Strahlungs-Nutzleistung und anderer Konstanten eines radiotelegraphischen Senders **39.** Bd. VI 366, **30.** 65.
— Detektorprüfapparat-System Telefunken- **39.** Bd. VI 391.
— Über den dämpfenden Einfluß der Erde auf Antennenschwingungen **30.** 217.
— Der Einfluß der Kopplung bei langsamen ungedämpften Schwingungen **30.** 16.
— Empfang von meteorologischen Radiotelegrammen mit kleinen Antennen **30.** 1333, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 160.
— Über Entstehung und Vermeidung von Lichtbögen bei Verwendung von Resonanztransformatoren **39.** Bd. VI 358.
— Erzeugung elektrischer Schwingungen durch Funkenstrecken in Flüssigkeiten **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 152.
— Der Froschmuskel als funkentelegraphische Empfangsvorrichtung (Versuche bei der Zeitsignalstelle des Eiffelturmes in Paris) **30.** 1305, **60.** Jahrg. XXIV 251.

Allgemeines. Funkenstation nach dem System Mercadier-Magunna **85.** 53.
— Die internationale Funkentelegraphenkonferenz in London 1912 **43.** 275. 300. 11, **25.** 549. 565, **39.** Bd. VI 221, **57.** 23.
— Internationale Funkentelegraphenstatistik **30.** 1333, **85.** 617, **43.** 12.
— Internationaler Funkentelegraphenvertrag **25.** 557, **39.** Bd. VI 241
— Die Funkentelegraphie im französischen Kolonialreich **25.** 522.
— Die Funkentelegraphie im internationalen Recht, von Thurn **3.** 1.
— Die Funkentelegraphie als Hilfsmittel der Seestrategie und im Dienste kolonialer Unternehmungen, von Thurn, Ober-Postpraktikant **75.** Jahrg. 1912/13 507.
— Gewitter-Fernanzeiger der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin **70.** 143.
— Hochfrequenzmaschinen **85.** 636, **39.** Bd. VI 370.
— Über photoelektrische Indikatoren für elektromagnetische Wellen, von Kunz und Kemp **39.** Bd VI 405.
— Die Induktanz eines Eisen enthaltenden Stromkreises für Wechselströme, von Bonazzi **39.** Bd. VI 352.
— Über gekoppelte Kondensatorkreise bei sehr kurzer Funkenstrecke **30.** 1352.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **4.** Jahrg. III 332, **85.** 23.
— Messung der während der Sonnenfinsternis am 17. April 1912 von Paris ausgesandten Hertzschen Wellen zu Marburg (Bz. Cassel) und zu Graz **39.** Bd. VI 369, **85.** 18, **4.** Jahrg. III 335.
— Patentstreitigkeiten in der drahtlosen Telegraphie (Marconi und Telefunken, C. Lorenz A. G. usw.) **85.** 561, **25.** 523, **84.** 272, **22.** 1668, **30.** 1334. 186, **58.** 411, **54.** II. Hälfte 518b.
— Polarforschung, die Funkentelegraphie für die Zwecke der ... **70.** 21.
— Quecksilberunterbrecher für drahtlose Telegraphie **60.** Jahrg. XXIV Beil. 66.
— Über Radiographie (Vortrag von W. Duddell) **85.** 589.
— Radio-Telegraphisten-Krankheit (Blutarmut) **70.** 102.
— Reflexion funkentelegraphischer Wellen (Reflexion der oberen Teile der Wellenzüge durch die oberen Schichten der Atmosphäre, Abschwächung der Wellenwirkung) **30.** 152.
— Die elektrische Resonanz tönender Funken **85.** 26.
— Der Resonanztonverstärker mit Zellenschreiber **30.** 98.
— Schirmantenne, Charakteristiken der ... **30.** 1276.
— Drahtlose Schnelltelegraphie **30.** 1276. 1352. 217, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 160, **22.** 14.
— Über einige Schwingungsvorgänge in einem System von drei miteinander gekoppelten Kondensatorkreisen, von Müller **39.** Bd. VI 335.
— Atmosphärische Störungen in der drahtlosen Telegraphie (Beobachtungen des Professors Dr. Mosler) **25.** 541, **85.** 641.
— Über die Strahlung einer Antenne in Abhängigkeit von ihrer Form **30.** 44.
— Tätigkeit der Telefunken-Gesellschaft **30.** 1305, **54.** I. Hälfte 46.
— Telefunken im Balkankriege **48.** II. Hälfte 3566, **85.** 612, **75.** Jahrg. 1912/13 464
— Telefunken-Kompaß **75.** Jahrg. 1912/13 425, **4.** Jahrg. III 331.
— Telegraphen- und Fernsprechleitungen als Antennen **30.** 16.
— Die drahtlose Telegraphie in und mit den deutschen Kolonien, von Goldberg, Ingenieur **60.** Jahrg. XXIV 282. 292.
— Drahtlose Telegraphie ohne Funken (System des französischen Ingenieurs Bethenod) **31.** 784.
— Das drahtlose Telephon im Bergwerksbetriebe **60.** Jahrg. XXIV Beil. 42.
— Drahtlose Telephonie (System Moretti), Versuche zwischen Rom und Tripolis **85.** 578, **75.** Jahrg. 1912/13 424.
— Theorie und ungelöste Aufgaben der Funkentelegraphie **25.** 1.
— Tickerempfang mit aperiodischem Kreise **39.** Bd. VI 403.
— Untersuchungen über Vorrichtungen, die als Antennen zum Empfange Hertzscher Wellen dienen können **30.** 91.
— Eine Ursache störender Induktion bei Messungen in Hochfrequenzkreisen, von Loewe **39.** Bd. VI 325.
— Versuch zur Bestimmung des inneren Widerstandes von Thermozellen im Betriebszustande, von Kleinschmidt **39.** Bd. VI 407.
— Über die Verwendung von Flammen als Anzeiger für elektrische Wellen **85.** 53.
— Wirkungsweise von Detektoren in der drahtlosen Telegraphie **39.** Bd. VI 413.
— Die Wirkungsweise der Erdantennen, von Burstyn **39.** Bd. VI 333. 359.
— Die internationale Zeitkonferenz zu Paris vom 15. bis 23. Oktober 1912, von Prof. Dr. Kohlschütter (Verbesserung der funkentelegraphischen Zeitsignale) **2.** 649, **43.** 291, **70.** 62, **4.** Jahrg. III 309, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 174, **37.** 113, **85.** 42, **77.** 44, **84.** 23.

Deutschland. Die Funkentelegraphenstation der Kaiserlichen Marine bei Neumünster **69.** Jahrg. XV 165, **30.** 1305.
— Reichweite der Station für drahtlose Telegraphie in Norddeich **22.** 1788.
— Verpflichtung der Kapitäne oder ihrer Stellvertreter auf das Telegraphengeheimnis **37.** 1041.
— Versuche mit drahtloser Telephonie zwischen Berlin und Nauen **85.** 660.
— Telefunkenstation auf dem Flugplatze Johannisthal **85.** 636, **30.** 16.
— Die drahtlose Zeitzentrale in Fulda **58.** 414.
— Bayern. Die Telefunkenstation auf der Zugspitze **85.** 47.

England. Differenzen zwischen der Marconi-Gesellschaft und der Regierung wegen Lieferung drahtloser Stationen **30.** 152.
— Einrichtung eines funkentelegraphischen Weltnetzes **30.** 1244. 1276. 65, **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1912 731, **43.** 314, **46.** 60, **22.** 151, **85.** 29.

Frankreich. Allfranzösisches Funkentelegraphennetz **30.** 16, **22.** 76.

Griechenland. Telefunken bei der Kriegsmarine **48.** I. Hälfte 251.

Italien. Eine neue Radio-Telegraphenordnung **39.** Bd VI 320, **30.** 44.

Österreich. Das System Poulsen in der österreichisch-ungarischen Armee **30.** 1276, **48.** II. Hälfte 3636.

Rußland. Staatliche Überwachung funkentelegraphischer Stationen und des Gebrauchs der drahtlosen Telegraphie auf fremden Schiffen in russischen Gewässern **30.** 1334.

Schweden. Telefunkenstationen während der Manöver **48.** I. Hälfte 252.

Schweiz. Funkenstation zur Aufnahme von Zeitsignalen, Wetterberichten usw. in Zürich **30.** 1276, **39.** Bd. VI 379.

Spanien. Automobil-Funkentelegraphenstationen **30.** 1352.
— Stationen für drahtlose Telegraphie **48.** II. Hälfte 3592, **30.** 186.

Afrika. Die drahtlose Telegraphie im belgischen Kongogebiet **43.** 314.
— Togo. Telefunkenstation Kamina **70.** 91.

Amerika. Erschließung des Amazonenstromgebiets durch die drahtlose Telegraphie **30.** 128.
— Argentinien. Ausbau der Funkentelegraphie **31.** 783, **30.** 1305, **43.** 316.
— Brasilien. Inbetriebnahme von Stationen für drahtlose Telegraphie (»Vieltonsystem« der C. Lorenz A. G. in Berlin) **30.** 1244, **22.** 1819.
— Canada. Errichtung von 9 Funkenstationen an den Großen Seen durch die Marconi-Gesellschaft **30.** 1305.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Errichtung einer Riesenstation für drahtlose Telephonie in Arlington (System Poulsen) **85.** 563. 590, **48.** II. Hälfte 3656, **30.** 1338. 218, **84.** 7, **46.** 233, **75.** Jahrg. 1912/13 516.
— — Die Funkentelegraphie in den Vereinigten Staaten und das neue amerikanische Funkentelegraphiegesetz, von v. Selchow **46.** 109, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 168, **84.** 13, **25.** 50.
— — Die neue Radiostation beim Fort Meyer, von Tuck und Hodgson **85.** 648.
— — Die Radiotelegraphie in der Armee und Marine **4.** Jahrg. III 340, **46.** 233.
— — William Dubiliers Versuchs- und kommerzielle Station für Radiotelegraphie und Radiotelephonie **39.** Bd. VI 397.

Asien. Drahtlose Telegraphie in ostasiatischen Gewässern (Klagen über Störungen in der ordnungsmäßigen Beförderung der drahtlosen Telegramme, internationale Regelung des Funkenspruchverkehrs gewünscht) **54.** I. Hälfte 53.

Australien. Die Funkentelegraphenstationen auf dem Festlande **31.** 827.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

// ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 8. BERLIN, APRIL. **1913.**

Beitrag zur Beurteilung der hölzernen Gestänge für Telegraphen- und Fernsprechlinien.

Von Dr. Friedrich Moll in Berlin-Südende.

Einen wesentlichen Posten im Etat der Telegraphenverwaltungen bilden die Ausgaben für die Gestänge, welche die über Land führenden Drahtleitungen tragen. Seit der Einführung des elektrischen Telegraphen um das Jahr 1850 werden diese Gestänge bis heute fast ausschließlich aus Holz gebaut. Vom Jahre 1870 an, als der große Aufschwung der Eisenindustrie begann, machte man allerdings mehrfach Versuche, das Holz durch Eisen zu ersetzen. In einigen Linien, namentlich in tropischen Ländern, findet man denn auch bedeutendere Mengen eiserner Stangen, von denen sich besonders das System Mannesmann großer Beliebtheit erfreut. Im allgemeinen haben sie sich aber nicht recht durchzusetzen vermocht, weil sie zu teuer sind. In den letzten Jahren machen sich ähnliche Ersatzbestrebungen zugunsten von Eisenbeton geltend. Auch dieser hat jedoch noch nicht den Beweis seiner Überlegenheit über das Holz zu erbringen vermocht. Der Preis von Betonmasten ist im Mittel bei gleicher Leistung mindestens der dreifache gut zubereiteter Holzmasten, und die Erfahrungen mit ihnen sind oft recht wenig befriedigend gewesen. Wir haben es in der vorliegenden Arbeit vor allem mit den Holzstangen zu tun, und das Ziel im besonderen ist, einen Maßstab zur Beurteilung der verschiedenen Zubereitungsverfahren und Holzarten zu gewinnen

Eine mathematisch genaue Lösung der Aufgabe ist nicht möglich. Zum Teil sind die den Mitteilungen der einzelnen Verwaltungen zugrunde liegenden Rechnungsjahre verschieden, in anderen Fällen sind Angaben nur von früheren Jahren zu erhalten gewesen; für manche Länder (Rußland und die meisten

südamerikanischen Staaten) konnten die Zahlen nur geschätzt werden. Trotzdem darf man das Gesamtergebnis als zuverlässig ansehen. Von den Stangen der europäischen Netze sind mir dank der liebenswürdigen Unterstützung der einzelnen Verwaltungen mindestens $^2/_3$ in genauen Nachweisen gegeben; in Amerika besitzen die Vereinigten Staaten, die ebenfalls eine sehr genaue Übersicht führen, allein etwa $^4/_5$ aller Linien.

Einige Angaben allgemeiner Art, die die wirtschaftliche Bedeutung erkennen lassen, die der Verwendung von Holzstangen für Telegraphen- und Fernsprechzwecke zukommt, mögen vorausgeschickt werden. Sie können indes aus den schon angeführten Gründen und auch, weil die Statistiken der verschiedenen Verwaltungen nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgestellt sind, nur annähernde Richtigkeit beanspruchen. Die Zahlen über das Linien- und Leitungsnetz beziehen sich nur auf die Linien und Leitungen mit hölzernen Stützpunkten.

Man kann annehmen, daß auf der ganzen Erde heute zwischen 60 und 70 Millionen Stangen in den Telegraphen- und Fernsprechlinien und weitere 15 bis 20 Millionen in Linien mit Kraft- und Lichtleitungen stehen. Das dichteste Telegraphen- und Fernsprechnetz besitzen in Europa die an die Nordsee grenzenden Länder, die ziemlich übereinstimmend auf das Quadratkilometer gegen 500 m Linie und gegen 2000 m Drahtleitung haben. Unter dem Durchschnitt Europas bleiben, abgesehen von dem schwach bevölkerten Schweden und Norwegen, nur die Balkanländer, Spanien und Portugal sowie Rußland. Sowohl der absoluten Länge als auch der Dichte nach besitzt das Deutsche Reich (die Eisenbahnen eingeschlossen) das größte Netz. In Amerika verfügen die Vereinigten Staaten über das ausgedehnteste Netz an Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Der größte Teil davon ist in den Händen dreier Gruppen, der Bellgesellschaften, der Independent - Gesellschaften und der Telegraphengesellschaften. Die Länge der Linien und die Dichte des Netzes in den Vereinigten Staaten von Amerika sind fast genau die gleichen wie die Europas. Für den gesamten amerikanischen Kontinent bleibt die Dichte des Liniennetzes weit unter der Hälfte der des europäischen Netzes. In Asien verfügt, wie ja auch nicht anders zu erwarten, zur Zeit Japan über das am besten ausgebaute Netz. Der Gesamtdurchschnitt beträgt für Europa etwa 135 m Linie und 600 m Leitung auf das Quadratkilometer, für Asien etwa 8 m Linie und 25 m Leitung, für Afrika nur 4,4 m Linie und 10 m Leitung auf die Flächeneinheit. In der ganzen Welt mögen heute rund 3,7 Millionen Kilometer Überlandlinien mit nahe an 18 Millionen Kilometer Leitung vorhanden sein, so daß, auf das feste Land bezogen, eine Dichte von 28 m Linie und 136 m Leitung auf das Quadratkilometer vorhanden ist. Die Belastung der Linien mit Drähten ist im Mittel 5. Sie schwankt natürlich nach den besonderen Umständen. Wo der Verkehr wenig entwickelt ist, wie in den meisten asiatischen und afrikanischen Ländern, den Balkanstaaten, Spanien und Portugal, beträgt die Belastungszahl etwa 2 Leitungen und erreicht bei den dicht bevölkerten Ländern an der Nordsee, Deutschland, Niederland, Belgien und Dänemark wieder den höchsten Wert. Während ferner in den schwach entwickelten Erdteilen Asien und Afrika weit über 100 Einwohner auf eine Stange kommen, bewegt sich in den eigentlichen Kulturländern die Zahl um 10 herum. Allein für das Gestänge, die Kosten des Einbaues eingerechnet, entfallen auf jeden Bewohner dieser Länder rund 2 ℳ.

Ich will hier nicht auf die Klagen über die fortgesetzte Waldverwüstung und die Behauptung eingehen, es sei unmöglich, dem sich steigernden Bedarf an Masten zu genügen. Erwähnt mag nur werden, daß in Deutschland trotz des andauernd wachsenden Holzbedarfs die Waldfläche von Jahr zu

Jahr um ein Geringes zunimmt. Die Frage scheint mir auf einem ganz anderen Gebiete zu liegen, nämlich auf dem der vernünftigen Waldnutzung und Forstwirtschaft. Anderseits kann auch nicht verschwiegen werden, daß so, wie jetzt an vielen Stellen gearbeitet wird, jährlich sehr bedeutende Mengen von Holz in den Gestängen unnötig verschwendet werden. Das Holz ist wie jeder andere Baustoff der Abnutzung, dem Verfall unterworfen, der hier in der Regel durch Verfaulen, durch die Wirkung von Pilzen verursacht wird. Wo wirtschaftlich gearbeitet wird, sucht man daher das Holz durch geeignete Mittel gegen den Verfall zu schützen. Wenn diese das Holz auch nicht auf unendliche Zeiten zu erhalten vermögen, so können sie seine Dauer doch um das Doppelte bis Vierfache verlängern. Die Jahre seit 1850 haben an solchen Schutzmaßregeln, Zubereitungsverfahren, eine große Zahl gebracht, gleichwohl sind die Anschauungen auch heute noch nicht völlig geklärt. Um zu einigermaßen zuverlässigen Schlüssen zu kommen, ist es unbedingt notwendig, die Statistiken langer Reihen von Jahren zu verfolgen und ein möglichst umfassendes Beobachtungsmaterial zu beschaffen. Dieses wird aber in reichstem Maße in den Zusammenstellungen der Telegraphenbehörden geboten. Die umfassendsten Arbeiten, die auch den Kern des vorliegenden Aufsatzes bilden, sind von der deutschen, österreichischen, niederländischen und französischen Verwaltung gemacht worden. Daneben bilden die Veröffentlichungen der englischen und der ungarischen Verwaltung sowie des United States Forest Department ein sehr wertvolles Material. Aus den zahlreichen Quellenangaben sollen zunächst nacheinander die Erfahrungen der einzelnen Verwaltungen mitgeteilt, und dann soll zusammenfassend das Ergebnis gezogen werden.

Die überwiegende Mehrzahl der in Europa gebrauchten Stangen sind Kiefern, etwa 5 v. H. Laubhölzer (Eichen, Kastanien) und ebenfalls 5 v. H. Fichten und Lärchen. Die verhältnismäßige Gleichartigkeit des europäischen Stangenmaterials läßt die Statistiken besonders geeignet zu einer vergleichenden Beurteilung der verschiedenen Erhaltungsverfahren erscheinen; denn sie läßt den Schluß zu, daß die Unterschiede in der mittleren Lebensdauer vor allem auf die klimatischen Verhältnisse und innerhalb der einzelnen Länder wesentlich auf das angewendete Zubereitungsverfahren zurückzuführen sind.

I. Europa.

1a. **Deutschland** (Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung). Die von Herrn Geh. Ober-Postrat Christiani im Archiv 1911, S. 225, veröffentlichte Nachweisung über die seit dem Jahre 1852 verwendeten Stangen umfaßt bis zum Jahre 1909 6 559 662 Stück. Einzelheiten gibt die nachstehende kleine Übersicht.

Verfahren	Zahl der eingestellten Stangen	Faul geworden	Mittlere Dauer	
			C	M
Boucherie	5 160 782	978 237	13,4	14,5
Kyan (Sublimat)	655 925	128 089	14,5	16,5
Teeröl	383 524	96 943	22,3	22,2
Zinkchlorid	221 232	177 668	12,2	12,1
andere Verfahren	3 213	496	6,0	6,0
rohe Stangen	134 986	101 470	7,0	7,9
Summe der beobachteten Stangen	6 559 662	1 482 903	—	—

Für die in der zweiten Spalte aufgeführten, wegen Faulens ausgewechselten Masten ermittelte Herr Christiani die unter C angeführte mittlere Lebensdauer. In einer von mir herrührenden Arbeit habe ich aus einer früheren Statistik (Archiv 1905, S. 505) die Zahlen unter M errechnet, in denen auch die noch in den Linien befindlichen Stangen berücksichtigt worden sind. Da die Statistik eine Trennung nach Jahrgängen der Einstellung, wie sie in der österreichischen Statistik gegeben ist, nicht hat, so war diese Ermittelung nur durch umständliche Rechnungen durchzuführen, deren Gang in dem bezeichneten Aufsatze (Archiv 1910, S. 673) beschrieben ist. Die Verwaltung hat von Anfang an Stangen aller vier zur Zeit am meisten gebräuchlichen Zubereitungsarten eingestellt, wenn auch bald die Boucheriestangen sehr überwogen. Auf andere Weise zubereitete Stangen sind nur zu Versuchszwecken in geringem Umfang eingesetzt worden; das Ergebnis ist gegenüber den vier alten Zubereitungsarten nicht günstig, die Stangen bleiben mit einer mittleren Dauer von sechs Jahren sogar hinter den rohen Stangen zurück. Die Behandlung mit Zinkchlorid wird seit dem Jahr 1880 nicht mehr ausgeübt; die mittlere Dauer von 12,2 Jahren der ausgewechselten 177 668 Stangen wird durch die bis zu 40 Jahren reichende Dauer der wenigen noch in den Leitungen stehenden Zinkchloridstangen nur um wenige Prozent erhöht. Für die Boucheriestangen habe ich eine mittlere Dauer von 14,5 Jahren berechnet. Diese stimmt sehr gut mit der französischen Angabe von 15 Jahren überein, während die Christianische Angabe von 13,4 Jahren sich mehr den österreichischen Ergebnissen nähert. Während ferner von den in den letzten fünf Jahren eingestellten Masten, auf jährlich gleiche Einstellung berechnet, nur 0,12 v. H. der kyanisierten Stangen und 0,034 v. H. der kreosotierten Stangen wegen Faulens entfernt werden mußten, beträgt der Satz bei den Boucheriestangen 0,12 v. H. Herr Christiani schließt seine Arbeit mit den Worten: »Aus dieser Übersicht läßt sich zugleich erkennen, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mehr und mehr ihren Bedarf an Stangen mit kreosotierten und kyanisierten Hölzern deckt, was die geringen Abgänge der genannten Zubereitungsarten in vollem Maße rechtfertigen«.

Nachdem die Statistiken die bedeutend höhere Dauer und wirtschaftliche Überlegenheit der kyanisierten und kreosotierten Masten über die Boucheriestangen unwiderleglich gezeigt haben, ist dieses Verfahren, nach welchem einst fast 90 v. H. aller zubereiteten Stangen behandelt waren, jetzt zugunsten jener anderen Zubereitungsarten verlassen; auch finden Versuche statt, das Kupfervitriol durch besser wirkende Salze zu ersetzen. Der jährliche Bedarf an kyanisierten Stangen beträgt etwa 100 000, an kreosotierten Stangen 150 000 bis 200 000 Stück.

1b. **Deutsche Eisenbahnen** (im Gebiete der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung.) Eine Gesamtstatistik wird nicht geführt. Entsprechend der Entstehung des Bahntelegraphennetzes durch den allmählichen Ankauf einer großen Zahl von privaten Bahngesellschaften finden sich in den Linien nach den verschiedensten Verfahren behandelte Stangen vor. In früheren Jahren überwogen die mit Zinkchlorid zubereiteten, während Boucheriestangen von Anfang an nur in sehr beschränktem Umfange benutzt wurden. Später wurde das Mischungsverfahren (Teeröl mit Chlorzinklauge) bevorzugt, heute ist man zur ausschließlichen Verwendung mit Teeröl behandelter Stangen übergegangen. Der Einbau in den letzten fünf Jahren beträgt im Mittel 33 000 Stück, die seit dem Jahre 1907 alle nach dem Northeimer oder Rüpingverfahren getränkt werden. Über die Dauer der Stangen liegen keine Angaben vor, doch wird sie schätzungsweise ebenso

hoch angenommen wie nach den vorstehenden Angaben bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

1c. **Bayern.** Die bayerische Telegraphenverwaltung hat neben wenigen Boucheriestangen nur kyanisierte eingebaut (789 909 kyanisierte, 15 109 Boucheriestangen). Da das Verhalten der kyanisierten Stangen zufriedenstellend war, hat man genaue Nachweise nicht angefertigt. Für einzelne Strecken angestellte Berechnungen ergeben eine Dauer von rund 17,5 Jahren (Mitteilung von Herrn Oberbaurat Novotny, Zeitschr. f. Post und Telegraphie 1911). Der jährliche Bedarf ist rund 25 000 Stück.

1d. **Württemberg.** Die Verhältnisse liegen hier ähnlich wie in Bayern. Herr Ritter gab bei der Zusammenkunft staatlicher Telegraphentechniker in Paris 1910 die mittlere Dauer der kyanisierten Masten mit 15,6 Jahren an. Nach einer neueren Mitteilung beträgt sie 16,5 Jahre. Mit gutem Erfolge hat man alte, am Boden angegriffene Masten in Zementfüße gesetzt, wodurch man eine ähnliche Verlängerung der Dauer zu erzielen hofft wie bei den an Brücken usw. in Stein stehenden Masten.

2. **Belgien.** Während früher Stangen verschiedener Zubereitung in den Linien standen, werden seit 1890 nur solche verwendet, die auf der königlichen Zubereitungsanstalt in Ostende mit Teeröl behandelt sind. Die Aufnahme an Öl beträgt 250 kg auf das Kubikmeter Holz. Mit dem Sparverfahren nach Rüping hat man in den letzten Zeiten angefangen, Versuche zu machen. Auch befinden sich in den Linien einige wenige mit Sublimat getränkte Stangen, die von privater Seite geliefert wurden. Diese sind insofern bemerkenswert, als sie versuchsweise unter Druck getränkt worden sind. Die schnelle Korrosion des Kessels durch das Sublimat hat weitere Versuche in dieser Richtung verhindert. Endlich hat man auch kürzlich noch eine Anzahl nach Boucherie zubereiteter einheimischer Fichtenstangen eingesetzt. Die Fichte bietet der Behandlung mit Teeröl im Kessel große Schwierigkeiten, anderseits aber liegt es im Interesse der einheimischen Forstwirtschaft, dieses Holz, wenn irgend möglich, zu verwerten. Bestimmte abgeschlossene Ergebnisse liegen noch nicht vor. Von diesen Versuchen abgesehen, wird der gesamte, rund 25 000 Stangen betragende jährliche Bedarf heute mit Teeröl zubereitet.

3. **Bulgarien.** Obgleich die bulgarische Eisenbahnverwaltung zwei staatliche Zubereitungsanstalten besitzt, hat die Telegraphenverwaltung doch nur einen ganz verschwindenden Teil ihrer Stangen dort behandeln lassen. Einmal sind die Beförderungsverhältnisse des Landes, besonders in den Balkangegenden, äußerst ungünstig, dann aber ist man von der großen Bedeutung des künstlichen Schutzes des Holzes noch nicht so recht überzeugt. Das Holz, meist junge Eichen, ist verhältnismäßig billig, die Dauer der Stangen wird auf rund 12 Jahre geschätzt. Man glaubt, daß die Vorteile einer besonderen Behandlung durch die hohen Beförderungskosten von und nach den Anstalten reichlich aufgewogen werden. In den Staatslinien stehen 114 000 Stangen.

4. **Dänemark.** Die dänischen Linien befinden sich zum überwiegenden Teil in den Händen großer Privatgesellschaften. Wie einige Aufsätze in der Zeitschrift »Ingeniören« zeigen, schenkt man der Frage der Holzerhaltung große Aufmerksamkeit. Die jütländische Fernsprechgesellschaft hat in ihren Linien Stangen verschiedener Zubereitung. So wurden im Jahre 1905 1410 von der königlichen Zubereitungsanstalt Sorö nach Boucherie behandelte Tannen eingestellt. Da diese aber dasselbe ungünstige Ergebnis lieferten wie in früheren Jahren beschaffte mit Kupfervitriol zubereitete Kiefernstangen, ist man jetzt ganz zu vollkreosotierten Kiefernstangen übergegangen.

Diese werden seit 1898 aus Norwegen bezogen; die Abgänge in den verflossenen 12 Jahren sind verschwindend gering gewesen.

Auch die Forenede Sydjydske Telefonselskab hat seit 1906 den Bezug von Tannenstangen, die mit Kupfervitriol behandelt sind, wegen der sehr schlechten Erfahrungen (mittlere Dauer kaum 10 Jahre) ganz aufgegeben und verwendet heute ausschließlich mit Teeröl nach einem Sparverfahren (Rüping) getränkte Masten.

In den Linien von Fyns kommunale Telefonselskab haben sich die mit einer Mischung von Chlorzink und Teeröl getränkten Kiefern verhältnismäßig gut gehalten, während später eingebaute Boucheriestangen (Tanne) größtenteils schon verfault sind. Von den in den letzten Jahren eingestellten vollgetränkten Teerölstangen ist bis jetzt noch keine abgängig geworden.

Der Staatstelegraph hat keine Statistik. Er verwendet Boucheriestangen, die in der reichseigenen Anstalt zu Sorö hergestellt werden und zur Zufriedenheit halten.

Endlich ließ die Kgl. Telefon A. G. von 1894 bis 1903 in Kjöge rund 20 000 Tannenstangen mit einer Mischung von Chlorzink und Teeröl zubereiten, von denen indes der größte Teil sehr schnell zugrunde ging. Die Ursache ist anscheinend in der sehr schlechten Zubereitungsfähigkeit des Tannenholzes zu suchen, da sich ebenso behandelte Kiefern, wenn sie auch den mit reinem Teeröl vollgetränkten bedeutend nachstanden, doch den Tannen sehr überlegen zeigten.

In Dänemark wird heute etwa die Hälfte des Bedarfs mit Teerölstangen gedeckt, und zwar ganz überwiegend mit Kiefern, trotzdem diese aus dem Auslande bezogen werden müssen.

5. England. In England findet die Zubereitung fast ausschließlich nach dem Verfahren von Bethell statt, wobei die Hölzer unter Druck mit Teeröl vollgetränkt werden. Nur ganz vereinzelt in Ortschaften nimmt man des Aussehens wegen auch Zinkchloridstangen. Anträge auf Zulassung von anderen Zubereitungsarten sind meines Wissens immer abschlägig beschieden worden, und es wird sogar nicht einmal mehr eine Statistik geführt, so überzeugt ist man von der Überlegenheit der Volltränkung mit Teeröl über alle anderen Verfahren. In der allerersten Zeit der Telegraphie hatte man in England auch das Boucherieverfahren stark begünstigt. Dann lieferten im Jahre 1848 von Bethell bezogene kreosotierte Masten ein derart günstiges Ergebnis, daß man einen Versuch in größerem Maße zu machen beschloß. Auf einer Strecke von 65 km wurden abwechselnd eine rohe Stange, eine Boucheriestange und eine kreosotierte Stange aufgestellt. Nach 10 Jahren waren die rohen Stangen sämtlich und die Boucheriestangen zu 30 v. H. ausgewechselt, während von den Kreosotstangen noch alle standen. Auch auf der ersten von Bethell hergestellten Strecke standen noch alle; als sie im Jahre 1883 umgebaut werden mußte, war auf ihr noch immer kein Abgang von Stangen zu verzeichnen, diese hatten also schon eine Lebensdauer von 35 Jahren. Die günstigen Erfahrungen führten dazu, daß seit dem Jahre 1870 nur noch kreosotierte Masten beschafft wurden. Das Holzmaterial bilden schwedische und norwegische Kiefern (in englischen Arbeiten oft fälschlich als Fir bezeichnet). Der Verwaltung sind auch sämtliche Privatgesellschaften gefolgt, so daß man England als das klassische Land der Teerölzubereitung bezeichnen kann. In einem von einem gründlichen Kenner der Verhältnisse herrührenden Briefe heißt es: »Soweit ich beurteilen kann, sehe ich es als im höchsten Grade unwahrscheinlich an, daß wir von diesem Verfahren abgehen werden. — Sie können davon ausgehen, daß eine gesunde Kiefernstange, gut gelagert und gut kreosotiert, eine Generation halten wird, und Sie können dabei das Wort

Generation so liberal auffassen, wie es Ihnen wünschenswert scheint«. Meist müssen die Stangen eher entfernt werden, als sie unbrauchbar werden, weil in den langen Jahren ihrer Standdauer die Belastung der Linien mit Drähten zu sehr gewachsen ist und daher stärkere Masten erfordert werden. Wade führt in einem Vortrag eine Reihe von umgebauten Linien auf, deren Stangen, von denen nur sehr wenige bei dem Umbau Fäulnis zeigten, alle zwischen 24 und 35 Jahren in Gebrauch waren. Von den neueren englischen Arbeiten ist der Vortrag Henleys vor der Telegraphentechniker-Versammlung in Paris 1910 bemerkenswert, worin auf Grund einer Reihe von Bruchversuchen der Beweis geliefert wurde, daß zubereitete Masten auch nach 30jährigem Stehen in der Linie nichts an ihrer Festigkeit eingebüßt hatten.

Vor der kürzlich durchgeführten Übernahme der National Telephone Co enthielten die Staatslinien ungefähr 600 000 Stangen, von denen über 95 v. H. kreosotiert waren. Der jährliche Bedarf war rund 50 000.

Von den englischen Privatlinien liegen keine genauen Zahlen über den Bestand und den jährlichen Bedarf an Stangen vor. Fast durchgehends werden vollkreosotierte Masten verwendet; andere Verfahren werden nur in geringem Umfange benutzt. Das Haskinverfahren (Vulkanisierung) hat vollständig versagt, und nach einer Mitteilung an mich werden die Zubereitungsanlagen dieser Art jetzt »umgebaut« (wahrscheinlich für die Tränkung mit Teeröl eingerichtet).

6. Frankreich. Wie für England die Kreosotierung, so ist für Frankreich das Boucherieverfahren eigentümlich. Sowohl die Telegraphenverwaltung als auch die privaten Eisenbahngesellschaften behandeln ihre Stangen mit Kupfervitriol. Ebenso überzeugt von der Güte des Verfahrens wie vor 50 Jahren, als dem Erfinder, dem Arzte Dr. Boucherie, die größten nationalen Ehrungen zuteil wurden und ihm durch besondere kaiserliche Gnade sogar sein Privileg verlängert wurde, hält man auch heute noch unbedingt an dem Boucherieverfahren fest. Von Vergleichen mit anderen Zubereitungsarten ist nichts bekannt. Das Stangenmaterial ist heimische Tanne (auch Fichte) und vor allem Kiefer, von der Frankreich einige Arten mit ausgezeichneten Eigenschaften aufzuweisen hat. Die mittlere Dauer wird mit 15 Jahren angegeben, ein Wert, der dem von mir für Deutschland errechneten von 14,5 Jahren sehr nahe kommt. Wenn das Ergebnis auch als befriedigend bezeichnet werden kann, so dürfen doch verschiedene Punkte aus dem Vortrage des Leiters der französischen Telegraphenverwaltung, Herrn Massin, vor der Telegraphentechniker-Versammlung nicht unberücksichtigt bleiben. Es wird darin mitgeteilt, daß man sich nicht mit der bloßen Zubereitung begnügt, sondern daß jede Stange am Zopf noch einen besonderen, bis 10 cm herunterreichenden Anstrich von Ocker und Zinkweiß erhält, und daß auf vielen Strecken das Stammende mit einem Anstrich von Injektol versehen wird. Beides verursacht natürlich eine bedeutende Vermehrung der Kosten, und es ist die Frage aufzuwerfen, ob es nicht vorteilhafter wäre, gleich zu einem wirksameren Zubereitungsverfahren überzugehen. Gegen die Teerölbehandlung verhält man sich ablehnend, da bei den hohen Temperaturen des südlichen Frankreichs ein zu starkes Ausschwitzen des Öles aus der Stange stattfindet. Anderseits kann der Anstrich mit Injektol keinesfalls als eine besonders wirksame Maßregel bezeichnet werden, wenn sich auch in den Versuchstrecken bis jetzt, d. h. in den ersten 3 Jahren, eine gewisse Überlegenheit gegenüber den nur mit Kupfervitriol zubereiteten Stangen zeigte. Ob sie von Dauer sein wird, ist keineswegs sicher. Injektol ist ein Gemisch von leichten Kohlenwasserstoffen, das außerordentlich leicht in das Holz eindringt. Aber es ist auch bekannt, daß diese Stoffe sich ebenso leicht und schnell wieder verflüchtigen, wie denn selbst die doch

höher siedenden Phenole trotz ihrer Mischung mit schweren Teerdestillaten nach 2 bis 3 Jahren völlig aus dem Holze verschwinden.

Es gibt heute schon ganze Strecken, wo, wie in Österreich, die Boucheriestangen beinahe jedes Jahr bis jedes zweite Jahr ausgewechselt werden müssen, und die Erfahrung lehrt, daß der Verfall, der auf die Verseuchung des Bodens mit Pilzen zurückzuführen ist, geradezu epidemisch um sich greift. Wenn sich aber erst einmal solche Fäulnisherde gebildet haben, ist das Kupfervitriol nicht imstande, deren Verbreitung zu hindern. Man kann den Zopfanstrich und die Behandlung des Stammendes mit Injektol wohl als die Vorboten zu einer neuen Zeit in der französischen Zubereitungstechnik ansehen. Mit anderen Verfahren hat man vorläufig nur wenig Versuche gemacht, über deren Ergebnis noch nichts gesagt werden kann. Die Zahl der Stangen beträgt rd. 3 250 000.

7. **Griechenland.** Zubereitet wird nicht. Das Stangenmaterial ist wenig dauerhaft.

8. **Italien.** Italien ist mit seinem Holzbedarf stark auf das Ausland angewiesen. Von einheimischen Hölzern wird vor allem die Kastanie benutzt, die am Stammende angekohlt wird. Die Dauer von 10 Jahren erscheint gering. Von auswärts werden Kiefern und Fichten bezogen, die meist mit fäulnishindernden Stoffen getränkt werden. Betreffs des Verfahrens ist man sehr entgegenkommend. Da keine eigenen Erfahrungen zu Gebote stehen, wird jede Zubereitungsart zugelassen, die sich im Auslande größere Verbreitung erworben hat oder sonstwie geeignet zu sein verspricht. Im Süden des Landes arbeitet Rüping nach einem Sparverfahren mit Teeröl, von Österreich werden Boucheriestangen eingeführt, und von deutschen Firmen werden kyanisierte geliefert. Letztere scheinen bei der großen Trockenheit und Hitze des Landes für Italien das Geeignetste zu sein. Das von einer Mailänder Firma ausgeübte Tauchverfahren mit Teeröl (Giussaniverfahren) wird zwar als heimisches Verfahren sehr begünstigt, scheint aber nach mir gewordenen Mitteilungen die Erwartungen wenig zu erfüllen.

9. **Luxemburg.** Es werden ausschließlich nach Bethell mit Teeröl vollgetränkte Stangen eingebaut. Die Dauer wird auf 30 Jahre angegeben. Auf den Gehalt des Öles an sauren Bestandteilen wird großes Gewicht gelegt. Wenn man bedenkt, daß in einem Netze von fast 23 000 Stangen im letzten Jahre nur 14 wegen Faulens ausgewechselt zu werden brauchten, so ist das gewiß ein gutes Zeichen für die angewendete Zubereitungsart.

10. **Montenegro.** Zubereitet wird nicht.

11. **Niederlande.** Über die Behandlung der Stangen veröffentlicht Herr Collette, Chefingenieur der Verwaltung, einen Aufsatz: Levensduur en gebruikswaarde van houten telegraph- en telefoonpalen (nach seinem Vortrage vor der Pariser Telegraphentechniker-Versammlung). Danach wurden bis zum Jahre 1900 überwiegend Boucheriestangen eingestellt. Seit dem Jahre 1910 wird nach einer Mitteilung von anderer Seite der Bedarf mit kyanisierten Stangen gedeckt, über die indes bei der Kürze der Zeit noch nichts gesagt werden kann. Der Abgang der Boucheriestangen zeigt eine geradezu auffällige Übereinstimmung mit den deutschen Stangen gleicher Art. Die mittlere Dauer der ausgewechselten belief sich bis zum Jahre 1910 auf 11,2 Jahre, wogegen sie in Deutschland 11,7 Jahre betrug. Für die tatsächliche mittlere Dauer nimmt Herr Collette 15 Jahre an, indem er wohl beachtet, daß man nicht ohne weiteres die ausgewechselten dem gesamten Bestande gleichsetzen könne. Die Zahl von 15 Jahren scheint, wenn man die französischen Angaben und die von mir errechnete Zahl von 14,5 für die deutschen Linien damit vergleicht, der tatsächlichen mittleren Dauer der Boucheriestangen am nächsten zu kommen. Ölgetränkte Stangen wendet man

in den Niederlanden nicht an, da sie zu viele Unannehmlichkeiten verursachen. Versuchsweise hat man 6000 Rüpingstangen eingebaut, über die jedoch ein abschließendes Urteil noch nicht abgegeben werden kann. Auch ist der Preis der kreosotierten Stangen so hoch, daß bei der außerordentlichen Zunahme der Belastung der Linien und dem dadurch veranlaßten häufigen Umbau die nur bei voller Ausnutzung der ganzen Lebensdauer dieser Stangen zu erreichende Wirtschaftlichkeit nicht erzielt werden kann.

12. **Norwegen.** Bis zum Jahre 1910 sind nur mit Kupfervitriol zubereite Stangen benutzt worden. 1911 wurden zum ersten Male mit Teeröl getränkte Masten eingebaut, welche von der mit dem Rüpingschen Sparverfahren arbeitenden neuen Staatszubereitungsanstalt in Lilleströmen geliefert sind. Der jährliche Einbau ist rund 10 000 Masten. Für die Boucheriestangen werden als mittleres Alter 15 Jahre angegeben. Es scheint demnach, als ob für die nach Boucherie behandelten Kiefern besondere klimatische und Rasseeigentümlichkeiten keine übermäßige Rolle spielen, denn die Zahl von 15 Jahren wird von fast allen europäischen Verwaltungen, die solche Stangen benutzen, genannt. Während sich die in den Jahren um 1860 herum gesetzten Stangen außerordentlich gut gehalten haben, hat man später ungünstigere Erfahrungen gemacht und gefunden, daß die mittlere Dauer stark sank; jetzt ist sie bei genannter Zahl angelangt. Wo keine Zubereitungsanstalten in der Nähe waren, hat man schon 1870 mit der Boucheriebehandlung aufgehört und die Stangen an Ort und Stelle gewonnen, gut trocknen lassen und mit Holzteer gestrichen. Es fand sich, daß diese Stangen genau so gut hielten wie die Boucheriestangen. Daher wird der Anstrich auch heute noch in abgelegenen Gegenden beibehalten. Mit den vollkreosotierten Stangen, von denen seit dem Jahre 1890 ein größere Anzahl eingestellt wurde, ist man außerordentlich zufrieden.

13. **Österreich.** Während in Deutschland die große Zahl von Stangen nach den vier alten Verfahren für deren Beurteilung so wertvoll ist, sind in Österreich die großartigen Versuche mit den in jüngster Zeit durch den Pionierhauptmann Malenkowicz in die Zubereitungstechnik eingeführten Salzen des Fluors von Bedeutung. Die Versuche haben sich seit dem Jahre 1906 auf etwa 20 000 Stangen erstreckt. Ein endgültiges Urteil läßt sich bei der Kürze der Zeit noch nicht fällen, doch scheint es, als ob einige dieser Zubereitungsarten dem Boucherieverfahren überlegen sein werden. Veranlassung zu den Versuchen gaben die sich stetig mehrenden Klagen über die stellenweise gänzliche Unzulänglichkeit des Boucherieverfahrens. Auf Strecken, für die die mittlere Dauer der ersten eingesetzten Stangen bis zu 25 Jahren betrug, sank sie bei der zweiten Generation auf 5 und dann sogar auf 2 bis 3 Jahre. Man gewann aus den Beobachtungen die Überzeugung, daß in einer vom Pilz durchseuchten Strecke »dem Kupfervitriol jede Berechtigung abgesprochen werden müsse, als Holzschutzmittel zu gelten«. Die Versuchstangen wurden zunächst in den am meisten angegriffenen Linien eingebaut und haben bis jetzt anscheinend bedeutend besser gehalten als die Boucheriestangen. Da man aber aus den Statistiken ersah, daß die mittlere Dauer der Boucheriestangen über das ganze Reich, die doch ziemlich allgemein mit 15 Jahren angegeben wird und auch in den älteren österreichischen Linien nicht viel geringer war, im Jahre 1906 bis auf 11,8 Jahre zurückgegangen war, konnte man das endgültige Ergebnis der Versuche nicht abwarten, und so entschloß sich die Verwaltung nach sorgfältigen Erhebungen einen großen Teil der Boucherieanstalten aufzugeben und an ihrer Stelle die Kyanisierung und die Behandlung mit Teeröl einzuführen. Es gibt heute in Österreich 4 größere Kyanisierwerke und gegen 10 Teerölanstalten.

Bemerkenswert ist in Österreich der starke Einbau roher Säulen. In den Alpenländern, in denen die Beförderungsverhältnisse schwierig sind, steht in der sehr widerstandsfähigen Rotlärche ein ausgezeichnetes Stangenmaterial zur Verfügung. Diese Stangen, die sich in der Ebene auffälligerweise nicht recht bewähren, erreichen, in ihren heimischen Gegenden eingebaut, eine mittlere Dauer von 9,1 Jahren und übertreffen hier (Kärnten, Tirol, Steiermark) selbst die Boucheriestangen. Außerdem sind in Gegenden wenig entwickelten Verkehrs, wie in der Bukowina, Galizien usw., noch gegen 4000 rohe Kastanien sowie 46 000 rohe Eichen eingebaut. Hier hätten die Beförderungskosten den durch die längere Lebensdauer erreichten Gewinn aufgezehrt.

14. **Bosnien-Herzegowina.** Bis vor kurzem wurden nur rohe Hölzer verwendet. Jetzt ist im Lande eine kleine Zubereitungsanstalt gebaut worden, die mit Teeröl arbeitet.

15. **Portugal.** Bestimmte Angaben fehlen. Es läßt sich vermuten, daß ähnlich wie in Spanien ein Teil der Stangen nach Boucherie zubereitet, der Rest roh eingesetzt wird; auch sollen Versuche mit Teeröl gemacht sein.

16. **Rumänien.** Über Maßnahmen zur längeren Erhaltung der Stangen ist nichts bekannt. Die Eisenbahnverwaltung besitzt für ihre Zwecke eine eigene Zubereitungsanstalt, die seit dem vorigen Jahre nach dem Rüpingverfahren mit Teeröl arbeitet. Wahrscheinlich werden wegen der schlechten Verbindungswege auch hier wie im ganzen Orient die meisten Stangen roh eingebaut.

17. **Rußland.** Rußland besitzt in seinen Wäldern wenigstens vorläufig noch eine ungeheuer ergiebige Holzquelle. Die Frage des künstlichen Schutzes der Stangen ist bis jetzt noch nicht brennend geworden. Die überwiegende Menge der Stangen sind Kiefern. Sie werden fast ausschließlich roh eingebaut. Gelegentlich sind sie auch am Stammende angekohlt, oder es sind andere landesübliche Mittel benutzt worden. Regelrechte Untersuchungen fehlen. Als ein Zeichen für eine neue sich anbahnende Richtung kann vielleicht ein Werk angesehen werden, das vor einiger Zeit erschienen ist: »Ilkewitsch, Der Hausschwamm«, das unbedenklich als eines der besten der über die Zerstörung des Holzes durch den Schwamm überhaupt je erschienenen bezeichnet werden darf.

18. **Finnland.** Von den Telegraphenlinien in Finnland werden seit kurzer Zeit die an der Bahn befindlichen mit Stangen ausgebaut, die nach dem Rüpingverfahren mit Teeröl getränkt sind.

19. **Schweden.** Von den schwedischen Stangen, etwa 570 000 Stück, ist ungefähr die Hälfte mit Kupfervitriol oder mit Teeröl zubereitet. Das Boucherieverfahren wird im ganzen bevorzugt, weil sich die Einrichtungen schon bei kleinen Mengen bezahlt machen und die Anstalten verlegbar sind. Bei dem weit ausgedehnten Lande, dem verhältnismäßig dünnen Telegraphennetz und den wenigen Eisenbahnverbindungen ist dieser Punkt von besonderer Bedeutung. In den großen Verkehrsmittelpunkten wird die Teerölbehandlung vorgezogen, und zwar wird mit einer beschränkten Aufnahme von 125 kg Öl auf das Kubikmeter Holz gearbeitet. Die schwedischen Staatsbahnen besitzen eine eigene Teerölzubereitungsanstalt und haben das Boucherieverfahren ganz aufgegeben. Nach dem Vorschlage von Heidenstamm wird in der letzten Zeit auch Cresolkalzium verwendet, ein ähnlicher Stoff wie das in unseren Braunkohlengruben lange Zeit zum Holzschutz benutzte, im Betriebe als Abfall entstehende Kreosotnatron.

20. **Schweiz.** Die hölzernen Gestänge bestehen zum größten Teil (rund 90 v. H.) aus mit Kupfervitriol getränkten Stangen. In entlegenen Hoch-

tälern, nach denen die Beförderung der zubereiteten Stangen mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre, kommen noch rohe Hölzer (meist Lärchen oder Kastanien, die in der Umgegend angekauft werden) zur Verwendung. In letzter Zeit benutzt man für die Linienbauten auch Teerölstangen. Zur Zubereitung werden Kiefer, Fichte, Tanne und Lärche zugelassen, doch soll Tanne, wenn es sich um in den Bergen gewachsene handelt, nicht mehr als die Hälfte, und wenn die Tanne anderswo gewachsen ist, nicht mehr als ein Fünftel der Lieferung betragen. Die Dauer der Boucheriestangen wird auf 12 bis 15 Jahre geschätzt. Über die rohen Stangen teilte Telegrapheninspektor Brodbeck aus Chur im Jahre 1898 mit, daß rohe Kiefern und Fichten in der Ebene im Mittel 3 bis 5 Jahre hielten, Lärche und Bergkiefer in tiefen Gegenden 12 bis 16, in höheren Tälern 15 bis 25 und auf den Alpenpässen sogar 20 bis 25 Jahre. Das Gelände ist hier sehr felsig und trocken, der Boden bis zu 8 Monaten gefroren. Die Kastanie hält in tiefen Lagen etwa ebenso lange wie die Lärche, d. h. 14 Jahre, in hohen dagegen bis zu 30 Jahren. Der Bestand an Stangen beträgt rd. 525 000 Stück.

In Privatlinien stehen in der Schweiz neben vielen Boucheriestangen und einigen kreosotierten, vor allem kyanisierte Stangen, die teils von einer Schweizer Firma, teils aus Süddeutschland geliefert werden. Im allgemeinen ist man mit diesen Stangen zufrieden.

21. Serbien. Die geringe Entwicklung des serbischen Eisenbahnnetzes erlaubt nicht, die Stangen an einem oder zwei Punkten zum Tränken zusammenzubringen. Man begnügt sich damit, die an Ort und Stelle gewonnenen Eichenstangen am Stammende anzukohlen und den Zopf mit einem Farbeanstrich zu versehen. Die mittlere Dauer wird auf 5 Jahre angegeben. Das ist für Eichen, auch wenn man annimmt, daß nicht gerade die besten Hölzer zu Stangen verarbeitet werden, ein so niedriger Wert, daß man vermuten möchte, das Ankohlen des Stammendes sei schuld daran. Es ist zwar nicht zu bestreiten, daß dabei eine geringe Menge antiseptisch wirkender Stoffe (Holzteer) erzeugt wird, aber der Schaden ist doch viel größer, da die sich bildende Kohlenschicht begierig Feuchtigkeit ansaugt und festhält, und infolgedessen der Stamm immer von einer feuchten und damit für Pilze sehr geeigneten Schicht umgeben ist. In den Linien stehen etwa 108 000 Stangen.

22. Spanien. Der Bestand an Stangen beträgt rd. 308 000. Bis zum Jahre 1907 war die einzige Zubereitungsart das Boucherieverfahren. Seit diesem Jahre wird es indes mehr und mehr durch die Volltränkung mit Teeröl ersetzt, und so stehen heute schon über ein Viertel kreosotierte Stangen in den Linien. Die Dauer der Boucheriestangen wird auf 20 bis 25 Jahre geschätzt, was aber im Vergleich mit dem benachbarten Frankreich sehr hoch gegriffen erscheint. Jedenfalls lieferten andere im Jahre 1905 aus den französischen Landen bezogene Kiefern sehr schlechte Ergebnisse. Mit der Teeröltränkung ist man sehr zufrieden, wenn auch natürlich bei der Kürze der Zeit noch keine ziffernmäßigen Angaben gemacht werden können.

Wo man sie billig erhalten kann, werden rohe Kastanien eingebaut. Man nimmt nur solche von der besten Beschaffenheit und hat gefunden, daß sie sogar den Boucheriekiefernstangen weit überlegen sind. Einmal ist ihre mittlere Dauer gegen 25 Jahre, dann aber sind sie auch viel dünner und leichter als die kiefernen Stangen und daher billiger und bequemer zu befördern. Da die mittlere Belastung mit Drähten in Spanien nur 2,3 beträgt, so liegt kein Bedenken vor, die dünnen Stangen zu benutzen. Ihre Zahl beträgt 35 000. Daneben kommen in den Gegenden, wo sie wachsen, in beschränktem Umfange rohe Tanne und Eiche zum Einbau.

23. Türkei. Die nachstehenden Angaben gelten für das gesamte Netz, die asiatischen und ehemaligen afrikanischen Gebiete eingeschlossen. Die Türkei hat sowohl in den europäischen als auch in den asiatischen Provinzen nur Telegraphenlinien; Fernsprechlinien gibt es nicht. Das Land ist sehr waldarm, und so kommt es, daß jedes irgend zu Bauzwecken geeignete Holz von den Bewohnern verbraucht wird, und daß zu Stangen ein ziemlich dürftiges Material genommen werden muß. Die Stangen werden roh benutzt und nur zum Teil am Stammende mit Teer angestrichen oder angekohlt. Da die Belastung mit Drähten gering ist und weite Teile des Landes sehr trocken sind, so ist die mittlere Dauer der Stangen trotz ihrer Geringwertigkeit doch verhältnismäßig befriedigend. Die Zubereitung würde sich im allgemeinen nicht lohnen, da der größte Teil der Leitungen, besonders alle Leitungen in Arabien und dem östlichen Kleinasien, weit ab von jeder Bahnverbindung verlaufen. Man schätzt die mittlere Dauer der Kiefer (255 599 = 44 v. H. aller türkischen Stangen) auf 15 Jahre, die der Kastanie (38 631 = 6,6 v. H.) ebenso hoch, von Wachholder (37 773 = 6,5 v. H., worin auch Zypressen usw. einbegriffen sind) auf 10 Jahre, von Eiche (122 278 = 21 v. H.) auf 7 Jahre und endlich die der Pappel, die in manchen weit abgelegenen Gegenden das einzige Holz bildet (81 626 = 14 v. H.), auf nur 2 Jahre; über 12 388 Stangen (= 2,1 v. H.) fehlen nähere Angaben. Die schon halb kolonialen Verhältnisse haben ferner eine weitgehende Benutzung von eisernen Stangen (System Siemens) veranlaßt, mit denen die Regierung sehr zufrieden ist. Sie machen in Arabien 25 v. H. aller Stangen aus, während in der europäischen Türkei nur wenige (515) stehen. Insgesamt sind 33 588 (= 5,8 v. H.) eiserne Stangen vorhanden.

Der letztjährige Abgang betrug bei einem Gesamtbestande von rund 581 900 Eisen- und Holzstangen 36 928 Stück, das sind etwa 6,3 v. H., eine im Vergleich mit den anderen europäischen Verwaltungen und in Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse gewiß nicht zu hoch erscheinende Zahl.

24. Ungarn hat erst sehr spät angefangen, seine Masten mit fäulnishemmenden Stoffen zu behandeln. Der größte Teil der Stangen, gegen 600 000, sind rohe Eichen, deren mittlere Dauer wie in der Türkei auf 7 Jahre geschätzt wird. Dann wurden seit dem Jahre 1880 Boucheriestangen eingebaut, deren Zahl heute etwa 280 000 beträgt, und deren mittlere Dauer auf 8 Jahre berechnet wird. Das ist demnach noch weniger als die österreichische Zahl von 11,8 Jahren und nur 1 Jahr mehr als die Lebensdauer der rohen Eichenstangen. Man hat aus diesem kläglichen Ergebnis die Erfahrung gewonnen, daß »das Boucherieverfahren die Stangen nicht genügend zu schützen vermöge« (Haltenberger bei der Telegraphentechniker-Versammlung in Paris). Infolgedessen wurde es im Jahre 1908 völlig verlassen und eine Teerölzubereitungsanstalt zu Püspökladany errichtet. Da Ungarn sehr viel Tannen und Fichten erzeugt, so war es das Bestreben der Verwaltung, ein Verfahren zu finden, das eine wirksame Zubereitung dieses schwer zu behandelnden Holzes ermöglicht. Das ist ihr durch eine eigenartige Lochung des Stammendes mit einer eigens für den Zweck hergestellten Maschine gelungen, und im Jahre 1911 wurde zum ersten Male der gesamte Bedarf durch Fichten gedeckt, die auf diese Weise behandelt waren. Die Ölaufnahme konnte dadurch, trotzdem die mittlere Eindringungstiefe des Teeröls in das Holz 30 mm betrug, auf 110 kg beschränkt werden, während sonst bei Fichten auch beim Hineinpressen von 250 kg nur eine Tiefe von 10 bis 15 mm zu erzielen war. Um festzustellen, ob die Lochung nicht die Festigkeit schädige, wurden über 100 Stangen von 6 bis 10 m Länge zerbrochen, wobei sich ergab, daß nicht der geringste Unterschied zwischen zubereiteten und rohen, zwischen ge-

lochten und nicht gelochten Stangen zu finden war. Bei einem Besuche in der Anstalt konnte ich mich persönlich von der außerordentlich guten Durchdringung der Stangen mit Öl überzeugen, indem auf meinen Wunsch eine beliebig von mir ausgesuchte Stange vom Stapel genommen und nach allen Seiten zerschnitten wurde.

Im letzten Jahre wurden von so behandelten Stangen 77 340 eingebaut, während gleichzeitig 73 232 rohe Eichen beschafft wurden. Wegen Fäulnis mußten 44 051 rohe Eichen und 52 710 Boucheriestangen ausgewechselt werden, d. h. von dem Gesamtbestande dieser Gattungen bei den Boucheriestangen 19 v. H. gegen nur 7,5 v. H. bei den Eichen.

II. Amerika.

25. Vereinigte Staaten. Von den Linien der Vereinigten Staaten werden 580 000 km durch die Telegraphengesellschaften und die unabhängigen Fernsprechgesellschaften, 470 000 km durch die Bellgesellschaften (American Telephone and Telegraph Co.) und 210 000 km durch Eisenbahngesellschaften betrieben. Eisen- und Eisenbetonmasten sind in größerer Zahl von einigen Bahngesellschaften und Überlandzentralen angewendet worden, aber die Urteile über sie sind sehr verschieden. Die Kosten der Beschaffung sind sehr hoch, und der Unterhalt der Eisenmasten erfordert alljährlich bedeutende Summen. In bezug auf Eisenbetonmasten berichtet eine Gesellschaft von einem gänzlichen Mißerfolge, eine andere meldet bedenkliche Beschädigungen, und andere drücken sich skeptisch aus. Amerika, das Land der großartigsten Eisenindustrie der Welt, hält wie kaum ein anderes Land unbedingt am Holzmast fest. In früheren Zeiten gab man sich über die Dauer des Holzes keinen Sorgen hin, und wenn wirklich einmal Bedenken aufstiegen, so gab es ein sehr einfaches Mittel, die Dauer zu verlängern: man nahm stärkere Masten, die bis zum Abfaulen längere Zeit brauchten. Bei den außerordentlich niedrigen Holzpreisen spielte das keine Rolle. Heute hat sich die Lage sehr verändert, und die Wälder sind so bedenklich zusammengeschmolzen, daß man mit dem Holzbedarf sogar schon von dem Nachbarlande Canada abhängig geworden ist. Unter dem Drucke des United States Forest Department haben die größeren Gesellschaften daher seit etwa zehn Jahren der Frage der Erhaltung der Stangen für eine längere Zeitdauer Aufmerksamkeit zu schenken begonnen. Die ersten zubereiteten Masten wurden von den Eisenbahngesellschaften aufgestellt, die wegen ihrer Schwellen meist schon eigene Zubereitungsanstalten besaßen. Von diesen Gesellschaften haben zwei nach Hasselmann gearbeitet und völligen Mißerfolg gehabt, vier andere arbeiten mit Zinkchlorid und ähnlichen Lösungen, vier mit Sublimat (Kyanisieren), eine größere Anzahl mit Teeröl nach dem »Opentankverfahren« und endlich auch einige wenige mit richtigem Kesseldruck und Teeröl, sei es mit Volltränkung oder nach einem Sparverfahren. Statistiken über die Stangen dieser Gesellschaften fehlen (Bulletin du congrès des chemins de fer 1909, S. 1792 ff.).

Bei den Telegraphengesellschaften wurden von den im Jahre 1910 beschafften 2 831 810 Masten gegen 550 000 Stück irgendwie »behandelt« (nach Woodpreservers Association-Yearbook). Die Western Union ließ von ihrem Bedarf von 271 250 Masten 153 000 mit einem Anstrich von Teeröl (Kreosot) versehen. Auch bei den anderen Gesellschaften läßt man es zum größten Teil mit diesem ursprünglichen Verfahren genug sein und achtet nur darauf, daß das Holz vor dem Anstrich sehr gut trocken ist. Einige wenige Unternehmer lassen die Stangen entweder ganz oder nur mit dem Stammende für

zehn Minuten bis eine halbe Stunde in ein Bad von heißem Teeröl eintauchen, manche benutzen auch zwei aufeinander folgende Bäder von heißem und kaltem Öl. Diesen beiden Verfahren (Opentank- und Doubletank-Verfahren) unterliegen gegen 200 000 Stangen. Da beide erst vor kurzer Zeit eingeführt sind, läßt sich über den Erfolg noch nichts sagen. Die Aufnahme an Öl betrug bei Probeversuchen im Mittel 70 kg auf das Kubikmeter Holz. Das Boucherieverfahren wurde auch versucht, ergab indes einen vollen Mißerfolg. Ebenso ging es mit dem Anstrich mit reinem Teer. Solche Stangen faulten noch schneller als rohe. Von Tränkungsmitteln sind hier noch zu nennen: Petroleum, Petroleumrückstände und viele andere Mischungen unbekannter Zusammensetzung.

Nachstehende Zusammenstellung gibt in abgerundeten Zahlen den Anteil der einzelnen Holzarten am Gestänge und an der jährlichen Neubeschaffung sowie die mittlere Lebensdauer der roh eingebauten Stangen nach den Angaben des Forest-Department und einiger größerer Gesellschaften.

Holzart	Gesamtzahl	Einbau im letzten Jahre rund	v. H. des Gesamteinbaues	Mittlere Dauer Jahre
Zeder	16 000 000	2 000 000	63,7	15—16
Kastanie	4 700 000	550 000	17,5	8—10
Eiche	1 300 000	220 000	7	7
Kiefer (Pine)	1 500 000	150 000	5	4—8
Zypresse (Taxodium)	800 000	65 000	2	8
Douglastanne	250 000	45 000	1,4	—
Lärche (Hackmatack)	100 000	20 000	0,6	—
Redwood (Sequoia sempervirens)	250 000	20 000	0,6	4
Fichte (Spruce)	50 000	10 000	0,3	—
Wacholder (Juniperus)	150 000	10 000	0,3	—
Helmlockstanne (Tsuga)	900 000	50 000	1,6	—
Hickory (Akazie)				—
Andere Arten				—
Summe	26 000 000	3 140 000	—	—

Wie man sieht, hält die Zeder schon im rohen Zustande ausgezeichnet. Da ihr Preis zudem verhältnismäßig gering ist (im Mittel für eine Stange 13 *M* gegen 8 *M* für die rohe Kiefer in Deutschland), so wird es verständlich, daß eine Tränkung nur dann Zweck hat, wenn sie sehr billig ist.

Von den neu eingestellten Masten dienen ungefähr 66 v. H. zum Ersatz faul gewordener und 5 v. H. zum Ersatz gebrochener Stangen, der Rest zu Neubauten. 70 v. H. der Masten haben eine Länge unter 10 m.

26. **Canada.** Canada hat neben seinem Telegraphennetz ein außerordentlich stark entwickeltes Fernsprechnetz, über dessen Umfang jedoch, da es sich zum großen Teil in privatem Besitz befindet, bestimmte Zahlen nicht vorliegen. In bezug auf die Holzerhaltung wird sehr wenig getan. Eisenmasten werden nicht benutzt, Betonmasten nur in sehr geringer Anzahl. In den entlegensten Gegenden sind die Leitungen auf einigen Strecken an lebenden Bäumen befestigt.

27. **Mexiko.** Das Telegraphennetz hat sich in den letzten Jahren außerordentlich entwickelt. Man hält die Zubereitung für sehr wichtig. Statistiken und genaue Angaben über die damit erreichte Verlängerung der

Dauer fehlen allerdings. Von den 487 739 Stangen sind rund 456 000 aus Holz. Die Stangen werden entweder mit Teeröl oder Zinkchlorid im Kessel zubereitet oder auch nur mit Karbolineum angestrichen. Im letzten Jahre wurden so behandelte Stangen in einer Anzahl von 2544 eingebaut, während gleichzeitig 5836 rohe Stangen zur Verwendung kamen. Abgängig wurden rund 19 000 Stück.

28. **Bolivien.** In den Berggegenden nimmt man eiserne Stangen (System Mannesmann), im flachen Lande dagegen rohes Holz. Dieses ist, wenn gut am Feuer getrocknet, äußerst widerstandsfähig. Hierauf läßt auch der sehr geringe Abgang schließen, der im letzten Jahre noch nicht 1000, gleich 1,2 v. H. betrug.

29. **Von den übrigen süd- und mittelamerikanischen Staaten** ist nur wenig bekannt. Amerikanische Zedernhändler führen bedeutende Mengen Zedern ein. Ferner werden soweit möglich einheimische Hölzer, teils roh, teils mit Anstrich versehen, benutzt. Der Stangenabstand ist im Mittel 50 m, die Länge selten mehr als 7,5 m, die Belastung im Mittel zwei Drähte. Als Preis wird für 7,5 m lange Stangen aus einheimischen Harthölzern z. B. für Cuba (Jiqui, Tenoue usw.) 2,10 ℳ angegeben. Die einzelnen Staaten haben trotz ihrer großen Ausdehnung einen verhältnismäßig geringen Stangenbedarf. Die Zubereitung würde sich daher durch die Notwendigkeit, die Masten an einem Punkte zusammenzubringen, und durch die geringe Ausnutzungsmöglichkeit der Anlagen sehr teuer stellen und wird deshalb meist unterlassen.

III. Australien.

30. **Australien.** Die australische Verwaltung besitzt in den Bäumen der Gattung Eucalyptus ein Holz von fast einzigartiger Güte. Aus diesem Grunde hat man von künstlichen Mitteln zur Verlängerung der Gebrauchsdauer bisher abgesehen, nur in einzelnen Bezirken wird das untere Ende der Stange angekohlt oder angeteert. Die mittlere Dauer der einzelnen Holzarten wird geschätzt bei:

	auf Jahre
Jarrah (Eucalyptus marginata)	20,
Red Ironbark (Eucalyptus paniculata)	25,
Redflowering Ironbark (Eucalyptus sideroxylon)	25,
Grey Ironbark (Eucalyptus crebra)	25,
Grey Box (Eucalyptus hemiphloia)	20 bis 25,
Yellow Box (Eucalyptus melliodora)	20 bis 25,
Red Gum (Eucalyptus rostrata)	15,
Blue Gum (Eucalyptus globulus)	8 bis 15,
Yellow Stringy Bark (Eucalyptus muelleriana)	10 bis 17,
Murray Pine (Callitris robusta)	12 bis 15.

Wie man sieht, kommt die Dauer des Murray Pine, das den Zypressen verwandt ist, der unseres Lärchen- oder des amerikanischen Zedernholzes nahe. Bei den Eucalyptusarten ist die niedrige Dauer des Blue Gum auffällig. Sie ist eine Bestätigung der auch in Europa mit diesem Holze gemachten ungünstigen Erfahrungen.

In den wenig bevölkerten Urwaldgegenden sind mehrere hundert Kilometer Leitung an lebenden Bäumen angebracht. Die Termitengefahr hat, besonders in den nördlichen Teilen des Landes, zu einer ausgedehnten Verwendung eiserner Masten geführt, die sich in dem regenarmen Lande gut be-

währt haben. Der größte Teil sind Eisenrohre des Systems Siemens und Oppenheimer. Während der letzten Jahre sind dazu große Mengen ausgesonderter Eisenbahn- und Straßenbahnschienen gekommen. Unter Berücksichtigung des Preisunterschiedes zwischen diesen und den Rohren ist man mit ihnen sehr zufrieden.

Mehr als in anderen Ländern hat man in Australien mit den Termiten zu rechnen. In den tropischen Gegenden des Nordens (Nordterritorium und Norden von Queensland und Westaustralien) werden aus diesem Grunde überhaupt keine Holzstangen gesetzt. Im Süden und im mittleren Teile des Landes ist es üblich, alle Stangen vor dem Einbau mit irgend einem Termitenmittel anzustreichen oder ein Loch in den Stamm zu bohren und dann die Lösung hineinzugießen. Der Grundbestandteil der meisten Mittel ist, soweit ich sie untersuchen konnte, Arsenik. Da man weiß, daß die Termiten hartes festes Holz nicht angehen (Grey Box und Ironbark werden auch ohne besonderen Schutz verschont), so entfernt man das weiche Splintholz bis zu 1 Fuß unter und 1 Fuß über der Erde. Bis jetzt ist man mit dem Erfolge dieser Maßnahme zufrieden.

Die Anschauung, daß nicht nur die Härte des Holzes, sondern auch Inhaltstoffe den Schutz bewirken können, wird durch die Beobachtung gestützt, daß von den weichen Hölzern das an ätherischen Ölen reiche Murray Pine fast sicher vor den Termiten ist.

IV. Asien.

Die türkischen Länder sind bei der europäischen Türkei berücksichtigt worden. Von den meisten anderen asiatischen Ländern ist bloß die Ausdehnung der Linien bekannt. Nur die nachstehend genannten teilen auch die Zahl ihrer Stangen und einige andere Angaben mit.

31. **Indien.** Ein großer Teil der Stangen besteht aus genieteten Blechrohren, da man wegen der Termiten Holz nicht nehmen will. Die termitensicheren Hölzer sind zu teuer, um ihre allgemeine Verwendung wirtschaftlich erscheinen zu lassen. Die eisernen Masten werden im Lande selbst hergestellt. Der Materialverbrauch betrug im Jahre 1911 730 Tonnen Eisenblech, 203 Tonnen Zink und 1650 Tonnen Gußeisen für die Füße; daraus wurden 32 000 Masten hergestellt. Aus England hat man nach Bethell mit Kreosot getränkte schwedische Kiefern eingeführt, die sich gegen Termiten wie gegen Faulen gut gehalten haben sollen. Bemerkenswert ist eine Linie in der Präsidentschaft Madras, bei der die Leitungsunterstützungen durch Granitpfeiler gebildet werden. Dieser Granit läßt sich sehr leicht in pfeilerförmige Stücke schneiden und ist billig zu erhalten.

32. **Ceylon.** Man verwendet ausschließlich eiserne Masten leichter Bauart. Holz wird für unzweckmäßig gehalten; gute, termitensichere Hölzer sind wohl auch nicht im Lande zu haben und daher nur zu nicht niedrigen Preisen von Australien zu beziehen. Betonmasten werden nicht benutzt, da sie sehr teuer sind. Ceylon kann als typisch für ein kulturell entwickeltes tropisches Kolonial-Telegraphennetz gelten.

33. **Französisch Indien.** Neben größeren Mengen Eisenstangen werden in weitgehendem Maße einheimische Hölzer benutzt. Der Abgang betrug im letzten Jahre bei einem Bestande von rund 185 000 Stangen etwa 13 000 Stangen gleich 7 v. H., läßt also auf eine verhältnismäßig befriedigende Dauer dieser Stangen schließen.

34. **Japan** benutzt einheimische Nadelhölzer und hat auch eine ziemlich bedeutende Ausfuhr an Stangen nach den benachbarten Ländern Korea und China.

Von den über eine Million Telegraphenstangen sind fast $^2/_3$ nach dem Boucherieverfahren mit Kupfervitriol zubereitet. Man ist indes mit dem Verfahren nicht sonderlich zufrieden. Die mittlere Dauer von 12 Jahren stimmt fast genau mit der in Österreich überein.

V. Afrika.

Ganz Afrika ist mit Ausnahme des Südens und der nördlichen Küsten koloniales Neuland. Die Linien erhalten einen großen Teil ihrer Baumaterialien aus Europa. Eine Ausnutzung der einheimischen Holzbestände findet nur in sehr geringem Umfange statt. Durchgehends wird viel Eisen zu Gestängen gebraucht. Wo Näheres bekannt ist, ist es im folgenden mitgeteilt.

35. **Ägypten.** Überwiegend werden eiserne Gestänge verwendet, außerdem sind einige wenige aus England und Nordamerika bezogene kreosotierte Holzmasten vorhanden.

36. **Deutsche Kolonien.** In Ostafrika werden hohle Eisenrohre (System Mannesmann) benutzt. Sie haben ein Gewicht von 40 bis 50 kg, so daß sie durch je zwei Träger bequem befördert werden können. Der in der Erde stehende Teil wird mit mehrfachen Lagen von teergetränktem Stoff bewickelt, und die Stange muß häufig wieder neu gestrichen werden. In Togo nimmt man Palmenstämme. Da nur das starke Kernholz dauerhaft ist, werden dicke Stämme verwendet, die durch Kreuzschnitt zu je vier bis sechs Stangen verarbeitet werden. Die mittlere Dauer wird auf 7 Jahre geschätzt. Die Telegraphen in Südwestafrika verdanken ihr Dasein zum Teil dem Kriege. Zu Gestängen wurde damals alles irgend geeignete, im Lande vorhandene Material benutzt. Daher bestehen heute viele Linien aus **U**-Eisen und alten ausgesonderten Schienen. Das ist unbedenklich, da die Linien schwach belastet und zusätzliche Beanspruchungen durch Schnee ausgeschlossen sind.

37. **Französische Kolonien.** Von dem Bestande von 312 352 Stangen sind rund 60 000 aus Eisen, die anderen sind einheimische Hölzer. Auf weiten Strecken sind die Leitungen an lebenden Bäumen befestigt. Die Kolonie Gabon verlor von ihren 19 560 Holzstangen im letzten Jahre rund 21 v. H., in Senegal und Niger wurden sogar 40 v. H. durch Termitenfraß zerstört. Das sind Zahlen, die unsere Verluste durch Fäulnis weit übertreffen. Nur die außerordentlichen Schwierigkeiten bei der Beförderung machen es verständlich, daß trotz der fast alle zwei bis vier Jahre nötigen völligen Erneuerung des Gestänges ein Ersatz durch andere widerstandsfähigere Materialien noch nicht durchgeführt ist.

38. **Südafrikanischer Bund.** Der Zusammenschluß der südafrikanischen Länder zum Bunde ist erst vor kurzem erfolgt, zudem befindet sich zur Zeit auch noch ein großer Teil der Leitungen in den Händen privater Gesellschaften. Daher ist es verständlich, daß die Anschauungen nicht ganz einheitlich sind. Mindestens die Hälfte der Staats- und Privatlinien haben eisernes Gestänge. Das Kapland besitzt eine größere Anzahl mit Teeröl vollgetränkter Stangen. Gegen die Hauptgefahr des Landes, die Termiten, haben sich diese ausgezeichnet gehalten.

39. **Tunis.** Tunis wird ganz nach dem französischen Muster verwaltet. Die rund 63 000 Stangen sind durchgehends mit Kupfervitriol zubereitete Kiefern, deren Dauer, wie in Frankreich, im Mittel 15 Jahre beträgt.

40. **Kongostaat.** Mit Ausnahme einer Strecke, wo es nicht möglich war, Eisenstangen zu beschaffen, sind alle Linien aus eisernen Stangen hergestellt. Da die Belastung nur gering ist, genügen die verwendeten **T**-Eisen völlig. Bei einer Länge von 7 m wiegen sie gegen 75 kg, können also gut durch zwei Mann getragen werden.

41. Englisch Ostafrika und Uganda. Verwendet werden eiserne Stangen (rund 15 000), gut getrocknete einheimische Zedern oder Wacholder (rund 22 000, Dauer 5 Jahre) und Feigen (rund 12 000, Dauer 5 Jahre).

Zusammenfassung.

1. Stangen aus Eisenbeton sind vereinzelt versucht worden. Eine Überlegenheit gegenüber Holzstangen konnte im ganzen nicht festgestellt werden.

2. Eisenmasten. Es sind solche verschiedener Bauart in Gebrauch. In Europa ist ihre Zahl sehr gering und auf 12 000 bis 13 000 zu schätzen. Sie dienen im allgemeinen nur als Stützpunkte bei besonders großer Belastung oder als Sammelpunkte in Ortschaften. In Südamerika, dessen Linien zum großen Teil von privaten Unternehmern gebaut sind, mögen sich an 100 000 eiserne Stangen befinden. Ferner enthält ein großer Teil der Netze in den Tropen, sowohl in den afrikanischen Kolonien als auch in Indien und Ceylon, eiserne Gestänge. Die Masten wiegen im Mittel nicht mehr als 70 kg. Trotz ihres sehr hohen Preises und der bedeutenden Unterhaltungskosten sind sie in dem größten Teile der Tropenländer unentbehrlich, da es vor der Hand nicht möglich ist, den Stangenbedarf durch zubereitete Hölzer zu decken, und da die Termiten den rohen Hölzern ein sehr schnelles Ende bereiten.

3. Lebende Bäume. In abgelegenen Gegenden sind die Leitungen auf längeren Strecken (Tunis, Asiatische Türkei, Kongo, Senegal, Australien) an lebenden Bäumen befestigt. In Europa (Bayern, Schweden) hat man ebenfalls, besonders in bewaldeten Gebirgsgegenden, die Drähte auf große Entfernungen an lebenden Bäumen angebracht. Doch wird das nur als Notbehelf angesehen in Fällen, wo es wegen der schwierigen Beförderung gar nicht oder nur unter ganz unverhältnismäßigen Kosten möglich ist, Masten zu beschaffen.

4. Hölzerne Gestänge. Mindestens 95 v. H. aller Gestänge bestehen aus Holz. Nur wenige Hölzer sind im rohen Zustande derart widerstandsfähig, daß von einer Zubereitung abgesehen werden kann. Wenn nur die europäischen und nordamerikanischen Linien berücksichtigt werden, die allein mindestens $^3/_4$ der Gesamtlänge umfassen, so läßt sich für die rohen Hölzer die folgende Reihe aufstellen:

Stangenart	Zahl der beobachteten Stangen	Mittlere Dauer Jahre
Pappel	100 000	2
Kiefer (Pinus silvestris, taeda usw.) (Norwegen, Schweden, Amerika)	1 400 000	4 bis 8
Eiche	2 400 000	7
Bergkiefer (in steinigem oder in trockenem Boden), Pichpine (Schweiz, Türkei, Amerika)	600 000	15
Zypresse (Wacholder)	1 000 000	8 bis 10
Lärche	300 000	10
Kastanie	6 000 000	8 bis 15, im Mittel 10
Zeder	16 500 000	15 bis 16.

(Nur die Stangen sind aufgeführt, über die Angaben vorliegen.)

Die Eiche hat fast in der ganzen Welt die gleiche Dauer. Sie ist wohl überall nur als Notbehelf zu betrachten. Dagegen können Lärche (Österreich), Kastanie (Nordamerika, Italien, Spanien) und Zeder (Nordamerika) wohl noch den Vergleich mit zubereiteten Hölzern anderer Art, besonders Kiefern, aushalten. Sie werden daher überall da, wo sie an Ort und Stelle gewonnen werden können und wo die Beförderung verhältnismäßig teuer ist, wie im Gebirge, in großen Mengen eingebaut.

Auch die zubereiteten Stangen, die ganz überwiegend aus Kiefern bestehen, zeigen in fast allen Ländern eine große Übereinstimmung ihrer Dauer. Über sie gibt die nachstehende Übersicht Auskunft.

Zubereitungsverfahren	Zahl der beobachteten Stangen	Mittlere Dauer Jahre
Boucherieverfahren (Europa, Japan, Tunis) ...	11 013 000	14,0
Kyanisieren (Europa)	1 800 000	16,5
Teerölzubereitung (Volltränkung) (Europa) ...	2 800 000	24,8
Zinkchlorid (Deutschland)	200 000	12,2.

Über das Rüpingverfahren, über die Zubereitung mit Mischungen von Chlorzink und Teeröl usw. sind keine genauen Zahlen vorhanden.

In fast allen Ländern Europas erfreute sich zuerst das Boucherieverfahren der größten Beliebtheit und erlangte die weiteste Verbreitung. Etwa im Jahre 1900 setzte ein Umschwung ein, denn es zeigte sich, daß das Verfahren den Anforderungen nicht recht genügte, und daß vor allem die Kyanisierung und die Zubereitung mit Teeröl ihm weit überlegen sind. Nachdem England schon seit dem Jahre 1870 das Boucherieverfahren gänzlich verlassen hatte, folgten nun auch zahlreiche andere Länder; zum Teil erwägt man unter Beibehaltung der technischen Ausgestaltung des Verfahrens den Ersatz des Kupfervitriols durch kräftigere Stoffe. Meist wurde die Kyanisierung und Kreosotierung eingeführt.

Etwa gleichzeitig mit der Erfindung Dr. Boucheries meldete Bréant sein Patent auf die Behandlung des Holzes mit Zinkchlorid an. Dieses Verfahren, ebenso wie die Tränkung mit einem Gemisch von Teeröl und Chlorzink, ist bei Telegraphenstangen nur in beschränktem Umfange benutzt worden. Die Ergebnisse stehen noch hinter denen des Boucherieverfahrens zurück. Sicher fest steht nur die mittlere Dauer der Zinkchloridstangen in Deutschland mit 12,2 Jahren (letzte Statistik von Christiani).

Die besten Ergebnisse, wenn man auch die wirtschaftlichen Verhältnisse berücksichtigt, hat die Zubereitung mit Sublimat und mit Teeröl geliefert. Die mittlere Dauer ist bei der ersten Behandlungsart auf 16,5 bis 17 Jahre zu schätzen, bei der anderen auf 24 bis 25 Jahre. Inwieweit die Ergebnisse der Kyanisierung durch die in Süddeutschland meist verwendete wenig haltbare und schlecht zu tränkende Fichte beeinflußt sind, ist nicht bekannt. Ob bei Teeröl die in neuerer Zeit mehr benutzten Sparverfahren, wie das Rüttgersche und das Rüpingsche, denselben Erfolg haben werden, läßt sich noch nicht entscheiden. Ihre Einführung verdanken sie neben der größeren Sauberkeit im Vergleich zu den vollgetränkten Stangen auch den immer

mehr steigenden Kosten des Öles. Während das Sublimat seinen Preis seit dem Jahre 1860 nahezu gehalten hat, ist das Teeröl immer teurer geworden, und es hat nicht den Anschein, als ob darin in den nächsten Jahren eine Änderung eintreten wird. Im Norden schätzt man das Teeröl mehr, im Süden, wo die trockene Hitze zu starkem Ausschwitzen Veranlassung gibt, sieht man die Salztränkung lieber. Weiter wird besonders für Übersee die Wahl auch durch die Beförderungs- und Zollverhältnisse beeinflußt. Die Teerölzubereitung ist mehr an die Nähe der Erzeugungsstelle gebunden, da der Zubereitungsstoff auf die Einheit des Holzes bezogen, ein sehr hohes Gewicht besitzt (bei den Sparverfahren nicht unter 60 kg auf das Kubikmeter Holz, wogegen bei Salzen höchstens 10 kg, wie bei Kupfervitriol, oder 1 kg, wie bei Sublimat, auf das Kubikmeter kommen), und da die Anlagen nur bei einem ziemlich großen Umsatz ertragsfähig arbeiten können. Boucherie- und Kyanisieranlagen können dagegen schon in allerkleinstem Umfange gebaut werden. So bestehen in Deutschland und Österreich Kyanisieranlagen für eine Lieferung bis zu 100 Stangen jährlich. Wenn auch die Kyanisierung im Einlagerungsverfahren infolge der großen Wirksamkeit des Salzes bis jetzt ihre wirtschaftliche Bedeutung hat behaupten können und im Kleinbetriebe wohl noch lange behalten wird, so wird doch für Großbetriebe ihre weitere Ausgestaltung durch Verwendung von Zylindern zum Einpressen unter Druck anzustreben sein. Die Möglichkeit ist heute durch die Verwendung von Eisenbeton gegeben.

Welches Verfahren den Vorzug verdient, ist nach dem Gesagten nur von Fall zu Fall zu entscheiden. Maßgebend kann nur das wirtschaftliche Interesse der Verbraucher sein. Eins aber steht unzweifelhaft fest, nämlich, daß der künstliche Schutz des Holzes heute eine der wichtigsten Fragen für jede zeitgemäß entwickelte Telegraphenverwaltung ist, und daß die zur Verfügung stehenden Zubereitungsarten imstande sind, die mittlere Dauer unseres hauptsächlichsten Gestängestoffs, des Kiefernholzes, mindestens zu verdoppeln, wenn nicht zu verdreifachen.

Die Entwicklung des Postanweisungsverkehrs mit Rußland und der Postanweisungstelle Thorn 2 Bhf.

Als am 15. April 1904 der Postanweisungsverkehr mit Rußland eingeführt wurde, konnte man darüber zweifelhaft sein, ob die Einrichtung sich in breiteren Schichten der Bevölkerung Eingang verschaffen würde. Schon die Höhe des Portos der Postanweisungen im Vergleich zum Porto für Geldbriefe, soweit größere Beträge in Betracht kommen, schien der Entwicklung des Postanweisungsverkehrs nicht günstig zu sein. Während z. B. ein 20 g schwerer Geldbrief mit 240 ℳ Inhalt nur 50 Pf. kostet, sind für eine Postanweisung über denselben Betrag 2 ℳ 40 Pf. zu entrichten; mithin ist die Versendung im Geldbrief um 1 ℳ 90 Pf. billiger, und die Ersparnis steigt mit der Höhe der eingelieferten Summe. Weiter besteht zugunsten des Geldbriefs infolge des im Postanweisungsverkehr erforderlichen Listenaustausches ein Unterschied in der Beförderungsdauer, der manchen Absender besonders dann veranlassen wird, die Summe im Geldbrief abzuschicken, wenn es sich um eilige Sendungen handelt. Endlich darf auch, wie im Verkehr mit allen Listenländern, der Abschnitt der Postanweisung nicht zu brieflichen Mitteilungen benutzt werden,

was eine Verteuerung durch die besondere Absendung der etwa erforderlichen Mitteilungen zur Folge hat.

Gegenüber diesen Nachteilen hat aber der Postanweisungsverkehr manche recht wesentlichen Vorzüge. Für den Absender ergibt sich der Vorteil, daß die teuere und umständliche Besorgung russischen Geldes wegfällt, das oft erst von außerhalb beschafft werden mußte, wodurch neben Wechslergebühren auch noch Portokosten entstanden. Besonders bei der Versendung geringerer Beträge, z. B. durch die russisch-polnischen Sommerarbeiter, ist der daraus entspringende Gewinn ganz bedeutend. Ihnen ist es seit der Einführung des Postanweisungsverkehrs mit Rußland möglich, den in deutschem Gelde empfangenen Wochenverdienst ohne weitere Kosten als die Postanweisungsgebühr einzuzahlen. Es bleiben ihnen das umständliche Wechseln des Geldes, die Gebühren dafür und die Ausbeutung durch gewissenlose Leute erspart, die für den Rubel meist 2 *M* 20 Pf. und noch mehr berechneten, während der Kurs gewöhnlich auf 2,16 steht, und die außerdem das Umwechseln des Geldes nicht als ein Geschäft, sondern als eine Gefälligkeit betrachteten, die noch in anderer Weise bezahlt werden mußte. Für den Arbeiter und auch für den Geschäftsmann ist zudem bei Einzahlung von kleinen Beträgen, die geringe Gebühr von nur 20 Pf. für Postanweisungen bis zu 20 *M* (für Geldbriefe mindestens 50 Pf.) von Bedeutung, desgleichen die Einfachheit in der Ausschreibung der Anweisung gegenüber dem Verpacken des Geldes im Geldbrief. Auch die vermeintlich größere Sicherheit veranlaßt diesen und jenen Absender, sich selbst bei höheren Beträgen der Postanweiung zu bedienen.

Diese Vorteile haben dazu geführt, daß der Postanweisungsverkehr mit Rußland sich schnell eingebürgert und von Jahr zu Jahr rasch zugenommen hat.

Der Postanweisungsverkehr wird auf deutscher Seite vom Postamt 2 in Thorn Bhf., auf russischer Seite vom Zentral-Postkontor in Warschau vermittelt.

Bei der Einrichtung der Postanweisungstelle in Thorn 2 Bhf. am 15. April 1904 waren außer dem Stellenvorsteher fünf Beamte zur handschriftlichen Herstellung der Überweisungslisten nach Warschau und zum Ausschreiben der Postanweisungen aus Rußland erforderlich. Von jeder Liste wurden zu jener Zeit zwei Reinschriften nebst je einem Abzuge hergestellt, so daß vier Ausfertigungen entstanden, von denen drei Stück nach Warschau gesandt wurden. Noch in demselben Monate bat das Zentral-Postkontor, ihm nicht drei, sondern vier Ausfertigungen zu übersenden, die es dringend benötige. Dem Wunsche konnte zunächst nicht entsprochen werden, weil von jeder Reinschrift nur ein Abzug möglich war, und die Fertigung von drei Reinschriften eine mit dem vorhandenen Personal nicht zu bewältigende Mehrarbeit bedeutet hätte. Mittlerweile stieg die Zahl der nach Rußland zu überweisenden Postanweisungen auf 12 537 Stück im September 1904, eine Zahl, die bei Berücksichtigung des erst halbjährigen Bestehens der neuen Einrichtung am besten beleuchtet, wie notwendig diese war. Zur Bearbeitung dieser Postanweisungen und zur Ausschreibung der von Warschau überwiesenen Postanweisungen, deren Zahl in demselben Monat schon gegen 5 000 betrug, wurde die Einstellung von zwei weiteren Kräften nötig.

Die handschriftliche Aufstellung der Überweisungslisten und das Abklatschen der Listen hatte den Nachteil, daß die Handschrift oft verwischt und undeutlich wurde, so daß das Zentral-Postkontor in Warschau und das Postanweisungsamt — jetzt Post-Rechnungsamt — in Berlin wiederholt über die Undeutlichkeit und Unleserlichkeit der Schrift berechtigte Klage führten. Zunächst wurde

dem Übelstande dadurch abzuhelfen versucht, daß nur eine Seite der Überweisungslisten beschrieben wurde. Aber auch dieses Verfahren hatte nicht den gewünschten Erfolg. Die Deutlichkeit wurde nicht erhöht, vielmehr wiederholten sich die Klagen mit der Zunahme des Verkehrs und der deshalb nötig werdenden schnelleren Erledigung der Arbeiten. Dies und der Umstand, daß die Zahl der Postanweisungen im Oktober 1904 weiter stieg, führte dazu, mehr mechanische Hilfsmittel zu verwenden. Nachdem schon im September ein Nummernstempel beschafft worden war, der das Drucken der Zahlen von 1 bis 99 999 hintereinander selbsttätig bewirkt, wurde Ende November 1904 die Herstellung der Listen auf einer Schreibmaschine mit Durchdruck versucht. Der Versuch hatte ein so gutes Ergebnis, daß die Maschine dauernd beibehalten wurde. Es wurde eine deutliche Schrift erzielt, auch war es möglich, fünf Durchschläge auf einmal zu fertigen, so daß dem Wunsche des Zentral-Postkontors, eine vierte Ausfertigung der Listen zu erhalten, jetzt entsprochen werden konnte. Trotz der geringen Übung der Beamten in der Handhabung der Maschine wurden im Januar 1905 — in der Zeit des schwächsten Verkehrs — schon täglich etwa 20 Listen zu zwölf Anweisungen, das war ungefähr die Hälfte der damals täglich eingehenden Postanweisungen, in Schreibmaschinenschrift hergestellt. Diese Arbeitsleistung wurde dadurch erreicht, daß die Maschine von 8 Uhr morgens bis 10 Uhr abends von drei Beamten abwechselnd ununterbrochen bedient wurde. Wenngleich die drei Beamten in der gleichen Zeit handschriftlich dasselbe hätten leisten können, so war doch die leserliche Schrift ein wesentlicher Vorteil. Im Sommer 1905 wurde damit begonnen, die männlichen Beamten durch weibliche Kräfte zu ersetzen, die vor der Einstellung die Fähigkeit zur Bedienung der Schreibmaschine nachweisen mußten. Vergleichsweise sei bemerkt, daß von den weiblichen Beamten heute ein Leistungsmaß von täglich etwa 20 Listen zu zwölf Anweisungen verlangt und auch erreicht wird, eine Arbeitsleistung, die, wenn man die vielen schlecht geschriebenen Aufschriften der Postanweisungen berücksichtigt, als genügend erachtet werden muß.

Wie aus der Übersicht, S. 251, hervorgeht, brachte das Jahr 1905 gegenüber dem Jahre 1904 eine gewaltige Verkehrssteigerung, was zur Folge hatte, daß ein zweiter Bureaubeamter zur Unterstützung des Stellenvorstehers bei der Erledigung der schriftlichen Arbeiten eingestellt werden mußte. Eine Entlastung des Postamts wurde dadurch herbeigeführt, daß zwei Geschäfte, die in der verkehrsschwachen Zeit (November bis März) ziemlich die Hälfte, in der andern Zeit etwa ein Drittel aller Postanweisungen nach Rußland einliefern, einer Anregung der Postanweisungstelle entsprechend, sich bereit erklärten, die Anweisungen gleich in Listen einzutragen, wie sie im Verkehr mit Rußland im Gebrauch sind. Beide Geschäfte sind Bankhäuser, die im Auftrage amerikanischer Banken die Überweisung der bei diesen eingezahlten Beträge übernehmen. Absender der Beträge sind in Nordamerika arbeitende russische Untertanen, die ihren Verdienst den in der Heimat zurückgebliebenen Angehörigen übermitteln. Die beiden Geschäftshäuser stellen jetzt mittels Schreibmaschine je sieben Durchschläge auf einmal her, von denen einer für die Quittung benutzt wird und einer als Anlage zum Annahmebuch *A* der am Sitze der Häuser befindlichen Postämter dient. Dank diesem Entgegenkommen konnte das Postamt sich trotz der großen Verkehrszunahme auf die Beschaffung nur e i n e r weiteren Schreibmaschine beschränken. Infolge der starken Benutzung der Maschinen kam es jedoch häufig vor, daß die eine oder die andere zur Instandsetzung an die Fabrik eingesandt und bis zu ihrer Herstellung ein Teil der Überweisungslisten wieder handschriftlich ausgeschrieben werden mußte. Um diesem Übelstande zu begegnen und um ferner

Kalenderjahr	Zahl der Geldbriefe nach Rußland	Zahl der Geldbriefe aus Rußland	Postanweisungen nach Rußland: Stückzahl	darunter Nachnahmepostanweisungen	Summe der Beträge ℳ	darunter Nachnahmen ℳ	Postanweisungen aus Rußland: Stückzahl	darunter Nachnahmepostanweisungen	Summe der Beträge ℳ	darunter Nachnahmen ℳ	Zahl der Beamten: männlich	Zahl der Beamten: weiblich	Zahl der Schreibmaschinen
1904....	63 749	111 130	81 775	—	2 955 729	—	27 863	—	1 198 695	—	6 [1]	—	1 [2]
1905....	75 958	100 938	172 781	—	6 580 969	—	49 526	—	2 222 681	—	2	5	2
1906....	87 978	120 467	196 735	—	7 813 518	—	111 463	—	9 257 631	—	2	7 + 2 [3]	3
1907....	92 147	99 800	239 822	—	10 455 119	—	139 864	—	10 433 913	—	2	7 + 2	3
1908....	62 581	81 138	178 257	160	8 569 033	1 925	179 621	12 521	16 576 402	346 402	2	7 + 2	4
1909....	71 581	69 842	210 332	654	10 480 900	9 317	234 894	60 049	15 413 778	1 685 032	3 [4]	8 + 2	4
1910....	79 438	55 627	248 007	752	13 410 240	21 965	278 489	89 409	13 674 718	2 668 231	3	8 + 3	5
1911....	57 245	53 367	265 845	954	15 091 115	25 594	316 343	116 542	13 971 873	3 392 226	3	8 + 4 [5]	6
1912....	71 101	52 831	274 310	1 062	16 190 520	32 622	233 015	142 096	14 985 287	3 956 676	3	8 + 6 [5]	6

[1] Einschießlich Stellenvorsteher.
[2] Gegen Ende 1904 angeschafft.
[3] Aushelferinnen an einzelnen Tagen der Woche.
[4] Infolge Einführung des Nachnahmeverkehrs.
[5] Fast durchgängige Beschäftigung während des stärkeren Verkehrs im Sommer, im Winter nur an einzelnen Tagen der Woche.

der weiteren Verkehrszunahme und der dadurch verursachten Mehrleistung gerecht zu werden, hat dann doch bald darauf die Anschaffung einer dritten Maschine und je nach Umfang der vorliegenden Arbeit die Einstellung von ein bis zwei und später drei bis vier Aushelferinnen stattfinden müssen. Die Einführung des Nachnahmeverkehrs mit Rußland — 1. August 1908 — hatte die Einrichtung einer dritten Bureaubeamtenstelle und zum Teil auch die nach und nach notwendig gewordene Einstellung von zwei weiteren weiblichen Hilfskräften zur Folge, so daß jetzt in der Zeit des starken Verkehrs fast ständig drei Beamte und 14 Postgehilfinnen (darunter sechs Aushelferinnen) beschäftigt sind.

Wie aus der Übersicht weiter hervorgeht, ist fast durchweg eine Zunahme und nur im Jahre 1908 infolge der lange anhaltenden großen Unruhen in Rußland ein stärkerer Rückgang des Verkehrs zu verzeichnen gewesen. Die mit den Unruhen zusammenhängende Stockung im Handel und allgemeinen Verkehr hat den Postanweisungsverkehr selbst im Jahre 1909 noch ungünstig beeinflußt, so daß in diesem Jahre die Zahl der nach Rußland eingelieferten Anweisungen noch hinter der des Jahres 1907 zurückgeblieben ist. Aber schon die Jahre 1910 und 1911 zeigen eine rasche Steigerung, und 1912 haben 274 310 Anweisungen nach Rußland und 233 015 Anweisungen aus Rußland vorgelegen. Die weit größere Zunahme des Verkehrs aus Rußland ist auf die Einführung des Nachnahmedienstes zurückzuführen und hat daher ihren Ursprung in dem Aufschwunge des deutschen Handels.

Die Zahl der abgesandten Postanweisungen hat von 1904 bis 1912 auf deutscher Seite um etwa 235 v. H., auf russischer Seite sogar um rund 736 v. H. zugenommen.

Demgegenüber hat der Geldbriefverkehr nach Rußland nur eine Steigerung von etwa 11 v. H. und der aus Rußland sogar einen Rückgang von etwa 52 v. H. aufzuweisen; denn während 1904 vom Postamt 2 Thorn Bhf. 63 749 Geldbriefe an Rußland weitergegeben worden sind, betrug diese Zahl für 1912 71 101 Stück. Aus Rußland sind dagegen 1912 in Thorn 52 831 Stück eingegangen, gegen 111 130 in 1904. Wenn der Vergleich auch nicht so genau ist wie der für die Postanweisungen, weil ihm nur die von Thorn 2 Bhf., nicht aber auch die von Eydtkuhnen usw. bearbeiteten Geldbriefe zugrunde liegen, so ist doch anzunehmen, daß er annähernd zutreffen wird, da Thorn der Überleitungspunkt für die Teile Rußlands (Polen, Südrußland usw.) ist, die besonders lebhafte Handelsbeziehungen zu Deutschland unterhalten, und etwa ein Drittel des gesamten deutsch-russischen Verkehrs vermittelt.

Wenn berücksichtigt wird, daß der Handel mit Rußland, wie die Statistiken zeigen, in den letzten 10 Jahren eine Zunahme von rund 100 v. H.[1]) erfahren hat, so steht für den Geldbriefverkehr fest, daß er mit diesem Handelsaufschwunge nicht im entferntesten gleichen Schritt gehalten hat. Dagegen ist der Postanweisungsverkehr in weit höherem Maße als der Handel gestiegen. Daraus folgt, daß die Einführung des deutsch-russischen Postanweisungsdienstes einem dringenden Bedürfnisse Rechnung getragen hat.

---

[1])

Einfuhr nach Deutschland:	1901	318	Millionen	Mark,
	1911	625	-	-
Ausfuhr nach Rußland:	1901	716	-	-
	1911	1 633	-	- .

Die Reitpost Hamburg-Wien 1698.

Von Ober-Postinspektor Bettac in Berlin.

Die Kaiserliche Ober-Postdirektion in Hannover hat kürzlich dem Reichs-Postmuseum ein Schriftstück aus dem Jahre 1698 zur Verfügung gestellt, das interessante Einblicke in die Dienst- und Kursverhältnisse der damaligen Thurn und Taxisschen Reichspost gewährt. Das Schreiben ist an den Braunschweig-Lüneburgischen Amtmann zu Meinersen gerichtet und lautet folgendermaßen:

a. Aufschrift:

»Dem Ehr- und Achtbahren, Unserem besonders gutem Freunde
Johann Henrich Osterloh, Ambtmann zu Meinerßen

Meinerßen.«

b. Inhalt:

»Unsern freundlichen Gruß zuvor Ehr- und Achtbahrer
guter Freund;

Weilen Serenissimi Unseres gnädigsten Fürsten und Herrn Durchlauchten daran gelegen, daß der extraordinaire Taxische Postillon, welcher Montags das von Wien kommend und nacher Hamburg gehende Postfelleysen von Eltze[1]) ab nacher Eschde[2]) bringet, auf solchen Ritt seinen Weg wie vordem, hier herdurch (durch Celle), undt die sich alsdan findende Brieffe mit auf Hamburg nehme, derselbe aber auf des hiesigen Postmeisters Ihm kundt gemachten Befehl, Unterm Vorwandt, wie Ihm von denen Taxischen Postbedienten in Hamburg befohlen, nicht durch Zelle, sondern diese Stadt vorbeyzureiten, solches eine Zeitlang nicht thun wollen; So habt Ihr ermeldten Postillon vorzufordern, und demselben anzubefehlen, daß Er alle Montage seinen Ritt hierauf zu nehmen, und sich bey dem Postmeister Hencken angeben (melden), Im wiedrigen (Falle) aber gewärtig sein solle, daß Er dafür angesehen (zur Verantwortung gezogen) und gestraft werde; gestalten Ihr die Anstalt zu verfügen (habt), daß auf des hiesigen Postmeisters Nachricht, ob Er solchem Befehl nachgekommen oder nicht, der Postillon ins Gefängnüß auf acht Tage geworfen, Inzwischen aber das Postfelleysen durch sonst jemandt auf des Postillons Kosten, anbefohlenermaßen, hierdurch nach Eschde fortgebracht werde; Wir wollen Eures Berichts hierüber erwarten, und verbleiben Euch zu freundlicher Willfahrung geneigt;

Gegeben, Zelle, den 21sten Aprilis 1698.

Fürstl. Braunschweig-Lüneburgische
Geheimbte Rähte«

(Siegel und Unterschrift.)[3])

c. Randvermerke des Empfängers:

»p. 26. Aprilis 98.« und »d. 27. April 1698 dem Taxischen Postillon den Inhalt dieses Befehls eröffnet«.

---

[1]) Jetzt Eltze, Kr. Peine.

[2]) Jetzt Eschede.

[3]) Das Siegel trägt außer dem Staatswappen von Braunschweig-Lüneburg die Inschrift »Georgius Wilhelmus D.(ei) G.(ratia) Dux Brunsvigensis et Lüneburgensis«.

Herzog Georg Wilhelm, der im Eingange des Schreibens erwähnte Serenissimus, regierte von 1665 bis 1705 in Braunschweig-Lüneburg und residierte meistens in Celle.

Die nach unseren Disziplinarbegriffen drakonische Strafe, die die Braunschweig-Lüneburgische Regierung gegen den Taxisschen Postillion androht, ist bezeichnend nicht nur für die damalige Handhabung der Dienstzucht, sondern auch für das Verhältnis der »Reichspost« zu den Landesherren, deren Gebiete sie berührte. Offenbar sind nämlich die »Geheimbten Rähte« in Celle vor Erlaß der Strafandrohung nicht erst mit den postalischen Vorgesetzten des schuldigen Postillions in Verbindung getreten, um festzustellen, ob der »Vorwandt, wie ihm von denen Taxischen Postbedienten in Hamburg befohlen, nicht durch Zelle, sondern diese Stadt vorbeyzureiten«, auf Wahrheit beruhte. In der Tat führt, wie ein Blick auf die Karte zeigt, der kürzeste Weg von Eltze, Kr. Peine nach Hamburg über Eschede, während die Berührung von Celle einen Umweg bedeutet, den die »Taxischen Postbedienten in Hamburg« aus unbekannten Gründen vermeiden wollten.

Nun ist es sicherlich von Interesse, über den Weg, den das »von Wien kommende und nach Hamburg gehende Postfelleysen« damals nahm, aus den im Reichs-Postmuseum vorhandenen alten Kursbüchern und Kurskarten etwas Näheres zu erfahren. Zunächst kommt ein in Hamburg 1709 erschienenes Buch in Betracht mit folgendem Titel:

> »Die Vornehmsten Europaeischen Reisen, wie solche durch Teutschland, Franckreich, Italien, Holl- und Engeland, Dännemarck und Schweden, vermittelst der dazu verfertigten Reise-Carten, nach den bequemsten Post-Wegen anzustellen, und was auff solchen curieuses zu bemercken. Wobey die Neben-Wege, Unkosten, Müntzen und Logis zugleich mit angewiesen werden. Welchen auch beygefügt 55 accurate Post- und Bothen-Carten, von den vornehmsten Städten in Europa.«

Danach führte der »erste Haupt-Weg« von Hamburg nach Wien und umgekehrt über Nürnberg und Regensburg, der zweite über Leipzig, Dresden und Prag. Die erste Strecke berührte folgende Stationen:

a. Hamburg-Braunschweig.

Hamburg, Bergedorf, Zollenspieker (wo die Überfahrt über die Elbe stattfand), Winsen (Luhe), Lüneburg, Uelzen, Hankensbüttel, Gifhorn, Braunschweig;

b. Braunschweig-Wien (abgekürzt).

Braunschweig, Wolfenbüttel, Hedwigsburg, Ilsenburg, Wernigerode, Elbingerode, Hasselfelde, Stolberg (Harz), Kelbra (Kyffhäuser), Weißensee (Thüringen), Erfurt, Arnstadt, Ilmenau, Frauenwald, Eisfeld, Coburg, Rattelsdorf (Bayern), Bamberg, Forchheim (Bayern), Erlangen, Nürnberg, Neumarkt (Oberpfalz), Parsberg, Regensburg, Straubing, Passau, Linz, Grein, Krems, Stockerau, Korneuburg, Wien.

Die Gesamtlänge des Kurses betrug 140 Meilen, und zwar »ordinaire Teutsche Meilen, deren 15 auf einen Grad gehen«. Dabei wurde, wie wir sehen, Celle nicht berührt, also kann nur der zweite Kurs in Betracht kommen, der über Leipzig führte. Nach dem Kursbuche von 1709 lief diese Strecke Hamburg-Leipzig im allgemeinen über Lüneburg, durch die Altmark über Salzwedel, Gardelegen nach Magdeburg und von da über Calbe (Saale), Cöthen (Anhalt) nach Leipzig. Diejenigen Reisenden aber »so die Hoch-Fürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Höfe besehen wollen« — sagt eine Anmerkung des Kursbuchs — nehmen den Weg: Hamburg, Celle, Hannover, Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Halberstadt, Quedlinburg, Aschersleben, Halle (Saale), Leipzig.

Auch diese Angaben ermöglichen nicht, den in unserem Schreiben erwähnten Beförderungsweg des Wiener Postfelleisens, das über Braunschweig, Eltze, Celle, Eschede nach Hamburg ging, zu ermitteln. Wir müssen vielmehr noch ein zweites Kursbuch zu Rate ziehen, das am 4. Mai 1703 von Johann Eschert, Postsecretarius in Leipzig herausgegeben worden und folgendermaßen bezeichnet ist:

> »Chur-Sächsischer Post-Cours, in welchem enthalten, wie alle reutend- und fahrende Ordinar-Posten, sowohl in der berühmten Handels-Stat Leipzig, als auch anderen Orthen dieser Sächsischen Lande jetzo ankommen und abgehen; Nebst Anzeigung des Wegs, den jedwede Post nimmt, derer Meilen, wie weit eine Station von der andern entlegen, derer Tage und Stunden, wenn sothane Posten ein- und wieder ablauffen sollen; ingleichem der Zeit, wie viel einer jeden zu Absolvirung ihres Cursus eingeräumet, samt Extendirung dieser Posten in die angräntzenden Reiche und Länder.«

In diesem Buche steht als »die ein und zwantzigste Post« folgende »Route« verzeichnet.

1. Tour (Hinweg)	2. Tour (Hinweg)	Tageszeit	Uhr	Meilen	Stunden	Reuthende Route Aus und In	1. Retour (Rückweg)	2. Retour (Rückweg)	Tageszeit	Uhr	Anmerck. (Laufende Nr.)
1.	2.	3.	4.	5.	6.	Aus und In	7.	8.	9.	10.	11.
☿	♄	Abend	9	—	—	Leipzig			Abend	4	1.
♃	☉	Frühe	1	3	4	Merseburg			Nachm.	1	2.
		Morg.	6	4	5	Eißleben			Vorm.	8	3.
		Vorm.	10	3	4	Harckerode			Morg.	4	4.
		Nachm.	3	3	4	Quedlinburg	♂	♄	Frühe	1	5.
		Abend	$5^1/_2$	2	2	Halberstadt			Mitter.	11	6.
		Abend	7	1	2	Athenstädt[1])			Nachts	$9^1/_2$	7.
		Nachts	11	3	4	Semmenstädt[2]) ...			Abend	6	8.
♀	☽	Frühe	3	3	4	In } Braunschweig { Aus			Nachm.	2	9.
		Morg.	7	—	—	Aus } Braunschweig { In			Vorm.	10	9.
		Mittag	11	3	4	Elße[3])			Morg.	6	10.
		Nachm.	3	3	4	Zelle	☽	♀	Frühe	1	11.
		Abend	7	3	4	Escherde[4])			Abend	8	12.
		Nachts	11	3	4	Ebsdorff[5])			Nachm.	3	13.
♄	♂	Frühe	3	3	4	Lüneburg			Mittag	11	14.
		Vorm.	8	4	5	Zollenspücker ...			Morg.	6	15.
		Nachm.	1	4	5	Hamburg[6])	☉	♃	Frühe	1	16.

[1]) Jetzt Kreis Halberstadt.
[2]) Jetzt Kreis Wolfenbüttel.
[3]) Jetzt Eltze, Kreis Peine.
[4]) Jetzt Eschede, Kreis Celle.
[5]) Jetzt Ebstorf, Kr. Uelzen.
[6]) Weiter nach Lübeck.

Statt der Tagesbezeichnungen sind in den Spalten 1, 2, 7 und 8 »des engen Raumes wegen die bekannten Planeten-Zeichen« gebraucht, wie eine

Anmerkung des Kursbuchs erläutert. Da diese Zeichen heutzutage nicht mehr als allgemein bekannt vorausgesetzt werden dürfen, möge ihre Erklärung hier folgen:

☉, das Zeichen der Sonne für Sonntag,
☽, - - des Mondes für Montag,
♂, - - des Mars für Dienstag,
☿, - - des Merkur für Mittwoch,
♃, - - des Jupiter für Donnerstag,
♀, - - der Venus für Freitag,
♄, - - des Saturn für Sonnabend.

Ferner ist zu der Zeiteinteilung zu bemerken, daß unter »Frühe« $1^{\underline{0}}$ — $4^{\underline{0}}$, »Morgen« $4^{\underline{0}}$ — 8^{0}, »Vormittag« 8^{0} — 11^{0}, »Mittag« 11^{0} — 12^{0}, »Nachmittag« 12^{0} — 4^{0}, »Abend« 4^{0} — $9^{\underline{0}}$ und »Nacht« $9^{\underline{0}}$ — $12^{\underline{0}}$ zu verstehen ist.

Die »2. Tour der Reuthenden Route Leipzig–Hamburg« ist also diejenige, die das Wiener Postfelleisen beförderte, denn sie kam Montags durch Eltze, Celle und Eschede, genau wie es die Urkunde angibt. Wollen wir den Kurs rückwärts bis Wien verfolgen, so müssen wir die »drey und viertzigste Post Leipzig–Wien, Reuthende Route, 1. Retour« zu Rate ziehen. Sie lautete (abgekürzt) folgendermaßen:

aus Wien Sonnabend, Nachts 11 Uhr,
über Tabor in $2^1/_2$ Tagen,
in Prag Dienstag, Früh 4 Uhr,
aus Prag Mittwoch, Mittag $12^1/_2$ Uhr,
in Aussig Donnerstag, Früh 3 Uhr,
in Dresden Donnerstag, Vormittag 9 Uhr,
aus Dresden Donnerstag, Nachmittag 2 Uhr,
über Meißen, Oschatz, Wurzen,
in Leipzig Sonnabend, Vormittag 9 Uhr.

Demnach wäre im Jahre 1698 ein Brief, der Sonnabend $11^{\underline{0}}$ aus Wien abging, am zweiten darauffolgenden Dienstag 1^{0} in Hamburg angekommen und 9 Tage 14 Stunden unterwegs gewesen, vorausgesetzt, daß nicht — wie es in dem Kursbuche heißt — »die Winterszeit und einfallende böse Wege auf dergleichen langen Coursen etliche als öffters 10. 12. und mehr Stunden Differenz causirten«. Heutzutage käme dagegen ein Brief, der etwa zu der gleichen Zeit ($10^{\underline{15}}$) in Wien abginge, in Hamburg schon am folgenden Nachmittag (4^{50}) an, wenn er den schnellsten Weg — über Berlin — nähme, und vier Stunden später ($8^{\underline{50}}$), wenn er ungefähr der oben erwähnten »Reuthenden Route« über Prag, Aussig, Dresden, Leipzig, Halberstadt, Goslar, Hildesheim, Lehrte, Celle, Uelzen, Lüneburg folgte.

Die Schnelligkeit der Beförderung hat sich also durch die Eisenbahnbenutzung etwa um das Zehnfache gesteigert. Dessenungeachtet muß man aber auch den Leistungen der »Reuthenden Postillione« von damals alle Anerkennung zollen, denn wenn man ihren Weg auf der Karte und im Kursbuche verfolgt, so sieht man, daß sie bei jedem Wetter, bei Tage und bei Nacht trotz der damaligen »bösen Wege« mitten durch die Wälder und quer über die höchsten Kämme des Harzes, des Kyffhäusers, des Thüringer Waldes usw. geritten sind, und daß sie Verkehrshindernisse überwunden haben, die die Eisenbahn vorsichtig umgeht, während sie im allgemeinen den alten Postkursen folgt.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über die jährlichen Durchschnittspreise des Kupfers am nordamerikanischen Markte für die Zeit von 1884 bis 1912 gibt die nachstehende Zusammenstellung, die von der Rome Wire Co. in Rome N.Y. gefertigt ist, ein anschauliches Bild.

1 Pfund Kupfer kostete im Durchschnitt:

Jahr	cents	Jahr	cents	Jahr	cents
1884......	14,031	1895......	10,812	1903......	13,791
1885......	11,166	1896......	10,979	1904......	13,250
1886......	11,146	1897......	11,333	1905......	16,093
1887......	11,323	1898......	12,062	1906......	19,812
1888......	16,781	1899......	17,802	1907......	21,177
1889......	13,740	1900......	16,656	1908......	13,540
1890......	15,812	1901......	16,729	1909......	13,420
1891......	13,093	1902......	12,135	1910......	13,135
1892......	11,625			1911......	12,750
1893......	10,781			1912......	16,708.
1894......	9,542				

Ein Blick auf die Tafel zeigt, daß der Preis in Zeiträumen von acht bis neun Jahren vom niedrigsten Stande zum höchsten führt und dann mehr oder weniger schnell wieder herabsinkt. Nach den mäßigen Preisen in den Jahren 1885 bis 1887 erhebt sich der Preis des Kupfers 1888 auf $16^3/_4$ cents, erreicht nach einer kurzen 1889 eintretenden Senkung 1890 fast wieder den alten Stand und fällt dann nach ziemlich plötzlichem Sturze allmählich auf den überhaupt niedrigsten Stand von $9^1/_2$ cents im Jahre 1894. Bis 1898 erholt sich der Preis nach und nach wieder auf 12 cents und bleibt drei Jahre hindurch (1899 bis 1901) ziemlich hoch. Der darauf folgende Preisrückgang führt nur bis 12 cents herab. Schon 1905 stellt sich der Kurs wieder auf 16 cents, 1906 auf 19,8 cents und erreicht den höchsten Stand 1907 mit 21 cents. Die 1907 eintretende Krise, von der die Vereinigten Staaten von Amerika besonders hart betroffen wurden, drückt den Kurs plötzlich auf $13^1/_2$ cents herunter; bis zum Jahre 1911 gibt er weiter bis auf $12^3/_4$ cents nach. Im Jahre 1912 hat der Preis mit $16^3/_4$ cents den Stand von 1905 schon wieder überholt. Auf dieser Höhe hat er sich allerdings nicht lange gehalten; in den ersten Monaten des laufenden Jahres ist wieder ein bedeutender Preissturz eingetreten.

Gegenüber den Durchschnittspreisen in den einzelnen Monaten weichen die Jahresdurchschnittszahlen bisweilen bedeutend ab. Zum Beispiel belief sich der Preis im Januar 1907 auf $25^1/_4$ cents, hatte von März bis Juni den über-

haupt höchsten Stand von 26 cents und fiel dann überaus schnell (Juli 23, August $18^1/_2$, September $16^1/_2$, Oktober $13^3/_4$ cents, d. s. gegenüber dem Stande vom Juni fast 50 v. H. Verlust). Der Durchschnittspreis für 1 Pfund Kupfer betrug für den Zeitraum von 1884 bis 1912 etwa 15 cents.

Asiatisches Jahrbuch. Im Verlage von J. Guttentag, Berlin, hat die Deutsch-Asiatische Gesellschaft erstmalig ein »Asiatisches Jahrbuch« herausgegeben, das dem deutschen Handel und der deutschen Industrie als Nachschlagebuch im geschäftlichen Verkehr mit Asien und besonders in seinem ersten allgemeinen, politisch-volkswirtschaftlichen und wissenschaftlichen Teile auch jedem Gebildeten sehr willkommen sein wird. Dieser Teil enthält von gründlichen Kennern der Verhältnisse, u. a. Freiherrn von der Goltz, Dr. Paul Rohrbach und dem früheren Gouverneur des Schutzgebiets Kiautschou von Truppel, herrührende, der weitesten Beachtung würdige Aufsätze über die politische Natur der heutigen Türkei, die Weltpolitik in Vorderasien und über die neueste Entwicklung und die Aussichten von Kiautschou. Auch Rußlands Stellung und Politik in Asien, die chinesische Revolution und Japans politische und wirtschaftliche Lage sind in den Kreis der Betrachtung gezogen. Der zweite, umfangreichere besondere Teil soll dem Kaufmann, dem Fabrikanten und Industriellen ein systematisch geordneter Führer für alle in Betracht kommenden Verhältnisse sein. Von besonderer Wichtigkeit sind in diesem Teile die Angaben über die in den einzelnen Ländern ansässigen deutschen Handels- und Industriefirmen, über die Vertretungen des Deutschen Reichs, die Verkehrsverhältnisse, die Handelsstatistik, die Haupthandelsplätze, die Haupthandelsartikel des betreffenden Landes und anderes mehr. Es ist für den Anfang nicht leicht, ein alle Verhältnisse umfassendes Bild zu geben und alles einzubeziehen, was dem auf asiatischem Gebiete arbeitenden Kaufmann und Industriellen wissenswert und von Interesse ist. Manches wird, wie auch im Vorworte des Buches hervorgehoben ist, bei späteren Auflagen noch zu berücksichtigen sein. Jedenfalls entspricht das Buch einem Bedürfnisse der deutschen Geschäftswelt und wird sich hoffentlich allmählich zu einem für sie wichtigen Nachschlagebuch und Führer entwickeln, wie es die schon seit Jahren herausgegebenen englischen, französischen und amerikanischen Jahrbücher für ihren heimischen Handel und ihre heimische Industrie geworden sind.

LITERATUR.

Konstruktion, Bau und Betrieb von Funkeninduktoren und deren Anwendung. Von Ernst Ruhmer. 1912. Administration der Fachzeitschrift »Der Mechaniker«, Nikolassee bei Berlin. 2. und 3. Lieferung.[1])

Das Schlußkapitel der 1. Lieferung hatte die Anfertigung und Zusammensetzung der Wicklungen für große Funkeninduktoren zum Inhalt. Die 2. Lieferung behandelt die Bedingungen für die wirksamsten Formen des Eisenkerns und führt nach einem Rückblick über die für die zweckmäßigsten Aus-

[1]) Vgl. Archiv 1912, S. 680.

maße der einzelnen Teile gewonnenen Ergebnisse die von über 20 verschiedenen Firmen des In- und Auslandes hergestellten Induktoren unter Beifügung guter Abbildungen auf. Mehrere nach Größe und Leistungsfähigkeit bemerkenswerte Muster, wie die von Siemens und Halske in Berlin, Apps in London, Klingelfuß in Basel u. m. a. für physikalische Institute und Ausstattungszwecke gelieferten Apparate mit bis zu 60 kg schweren Eisenkernen, 150 000 Windungen der Sekundärspule und bis zu $1^1/_2$ m langen Funken sind genau beschrieben. Den Schluß des Kapitels bilden die Klingelfußschen Untersuchungen über die Abhängigkeit der Funkenlänge von den Windungszahlen sowie über den Einfluß des Eisenkerns und des Kondensators. Im folgenden Kapitel, das sich über die 3. Lieferung hinaus erstreckt, werden die Unterbrecher für Gleich- und Wechselstrom besprochen, zunächst die für Gleichstrom, nämlich die nach dem Prinzip des Neef-Wagnerschen Hammers erdachten Deprezschen Ausführungsformen, die Rapid-, die Vrilapparate und der Mac Farlan Mooresche Vakuumvibrator. Sie sind für hohe Stromstärken und Spannungen nicht anwendbar, weil stärkere Funken die Kontakte zerstören, und weisen verhältnismäßig kleine Unterbrechungszahlen (bis 40 in der Sekunde) auf. Dann folgen die Quecksilber-Unterbrecher mit Tauch- und Gleitkontakten, die Motor-, Turbinen- und Quecksilberstrahl- sowie die als die besten geltenden Quecksilberring- oder Zentrifugal-Unterbrecher. Bei ihnen findet die Unterbrechung teils innerhalb eines isolierenden, den Luftzutritt ausschließenden Mittels, teils durch Ausschleuderung eines Quecksilberstrahls gegen einen feststehenden oder sich drehenden Leiter, teils durch Eintauchen eines Kontaktrades in einen rotierenden Quecksilberring statt. Nur die einfacheren Formen werden vom Eisenkern des Induktors betätigt, die übrigen durch einen Elektromotor. Während die Unterbrechungen bei dieser Gruppe schon bis zu einigen Hundert in der Sekunde steigen, erzielen die dann beschriebenen, auf der Verdampfung des Wassers an einer sehr kleinen Stromeintrittsfläche beruhenden Flüssigkeits-Unterbrecher bis zu einigen Tausend Unterbrechungen in der Sekunde.

Die überaus mannigfaltigen Konstruktionen sind mit ihren Vorzügen und Nachteilen übersichtlich zusammengestellt und durch zahlreiche treffliche Abbildungen erläutert.

Deutsche Eisenbahnkunde. Von Dr. Paul Hausmeister. 123 Seiten. M.-Gladbach 1913, Volksvereinsverlag. Geb. 1 ℳ 20 Pf.

In der heutzutage auf allen Wissensgebieten stark angeschwollenen Flut von Literaturerscheinungen entsprechen kurz gefaßte Einzeldarstellungen abgeschlossener Gebiete einem Bedürfnis aller derjenigen, die sich, ohne unmittelbar in ihnen tätig zu sein, damit beschäftigen müssen oder wollen. Ein Verkehrsbeamter z. B. kann und darf sich nicht darauf beschränken, sich nur in seinem Sonderfache gründlich auszubilden. Allenthalben verweisen ihn seine dienstlichen Verrichtungen auf die Notwendigkeit, auch in die Aufgaben und Ziele verwandter Verkehrsgebiete einzudringen. Diesem Bedürfnisse kommt der Volksvereinsverlag mit seinen das große Feld der sogenannten Bürgerkunde berührenden Veröffentlichungen entgegen; so auch mit dem vorliegenden, flott und anregend geschriebenen Bändchen, dessen Inhalt kurz folgender ist.

Im 1. Teile wird die Rolle der Eisenbahn im volkswirtschaftlichen Organismus als Massenbeförderungsmittel, das »den wirtschaftlichen Herzschlag der Nation« unterhält, und als Werkzeug der Kultur geschildert, ihr Verhältnis zu den übrigen Verkehrsmitteln, ihre Stellung zum Staate, die Gliede-

rung (Personen- und Güterverkehr, Orts-, Nah- und Fernverkehr) und die sich daraus ergebende verschiedenartige Gestaltung der Aufgaben besprochen. Neben diesem volkswirtschaftlichen Wirken steht die privatwirtschaftliche Funktion. Nachdem die formale Frage, ob im Eisenbahnwesen die kaufmännische oder die kameralistische Buchführung den Vorzug verdient, zugunsten der letzten beantwortet ist, werden die für die Rentabilität maßgebenden Größen des Betriebskoeffizienten und der Verzinsung des Anlagekapitals, der in der Steigerung der Rentabilität bei gleichzeitigem Herabgehen des Betriebskoeffizienten zum Ausdruck kommende Wirtschaftserfolg und die für Heranziehung von Anleihemitteln wichtigsten Gesichtspunkte erörtert. Es folgen ein Abriß über den Entwicklungsgang und über die Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens mit Hervorhebung der Strömungen für und wider den Reichseisenbahngedanken, einige Angaben über das Tarifwesen und über die soziale Fürsorge für die Bediensteten.

Der 2. Teil behandelt die technische Organisation mit ihrer klug durchgeführten Arbeitsteilung und ihrer Zusammenfassung, die allgemeinen Anforderungen an den Bau (Linienführung, Bahnhöfe), an die maschinellen Einrichtungen (Lokomotiven, Triebwagen, Signalwesen, Blocksystem, Personenwagen, Beleuchtung) und den Betrieb (Fahrplan, Kurswesen).

Im 3. Teile wird die Stellung der Eisenbahn im öffentlichen, im Straf- und Privatrechte kurz dargelegt, unter den privatrechtlichen Verhältnissen zwischen Eisenbahn und Publikum der Beförderungs- und Frachtvertrag, der Kontrahierungszwang und die Haftpflicht gestreift.

Im 4. Teile werden die mit zahlreichen europäischen Verwaltungen teils schon getroffenen, teils dem Abschluß entgegengehenden Vereinbarungen berührt und einige Vergleiche mit Leistungen ausländischer Netze gezogen. Ein Ausblick auf die Zukunft baut der allmählichen Einführung des elektrischen Betriebs vor, erwähnt die dafür sprechenden und die von militärischer Seite dagegen erhobenen Bedenken.

Das Buch verschafft dem Leser einen in großen Zügen gehaltenen und die wesentlichsten Punkte beachtenden Überblick über die Einrichtung und Wirksamkeit der Eisenbahn als Staatsverkehrsanstalt; immerhin hätten im letzten, das Tagesinteresse beanspruchenden Abschnitt einige ausführlichere Angaben über die Vorteile des elektrischen Betriebs gebracht werden können. Die wiederholt gebrauchte Neubildung »Elektrizisierung« wird nicht nach jedermanns Geschmack sein.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 9. BERLIN, MAI. **1913.**

Der deutsche Postnachnahmeverkehr, seine Entwicklung und seine wirtschaftliche Bedeutung.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz.

Während die Post in Deutschland sich bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts nur mit der Beförderung von Personen, Nachrichten und Gütern befaßte, gliedert sie sich seit dieser Zeit in zunehmendem Maße Betriebszweige an, die nicht unbedingt zu den ihr von altersher zuerkannten Aufgaben gehören, sondern einen mehr bankmäßigen Charakter tragen und deshalb allgemein unter dem Namen »Postbankwesen« zusammengefaßt werden. Eine gleiche Entwicklung erkennen wir in fast allen Kulturstaaten. Es ist das eine natürliche Folgeerscheinung des heutigen Wirtschaftslebens, das die schwerfälligen Formen der Bargeldversendung in Briefen und Paketen als nicht mehr zeitgemäß und als zu umständlich und zu teuer empfindet.

Nachdem die deutsche Post den Barversendungsverkehr zum großen Teile durch das Postanweisungsverfahren entbehrlich gemacht hatte, lag es für sie nahe, in weiterem Umfange den bankmäßigen Ausgleich von Geldforderungen zu übernehmen, wozu ihre feingegliederte Verzweigung über das ganze Staatsgebiet — einschließlich des platten Landes — sie hervorragend befähigte. Von erhöhter Bedeutung wurde diese Betätigung der Post durch die nach der Gründung des Weltpostvereins beginnende internationale Regelung einer Reihe der bankmäßigen Betriebszweige.

Unter Postbankwesen versteht man heute im allgemeinen den Teil des Postbetriebs, der sich auf die Vermittlung des Barzahlungsverkehrs und auf die Einziehung von Barbeträgen erstreckt, sowie die Tätigkeit der Post im Scheck-, Giro- und Abrechnungsdienste. Die Entwicklung in dieser Hinsicht

wird vielleicht noch weiter gehen, wenngleich man sagen darf, daß die genannten Gebiete die wichtigsten sind, die der Post aus dem Bereiche des Geld- und Zahlungsverkehrs übertragen werden können. Die neuzeitliche Post ist also nicht mehr einzig und allein Beförderungsanstalt, wie sie es früher war. Wenn man berücksichtigt, welche ungemein großen Werte heute durch den Postverkehr, besonders das Postbankwesen, vermittelt werden, so leuchtet ein, daß eingehende Sonderdarstellungen, aus denen die Richtlinien der Entwicklung der einzelnen Betriebszweige zu ersehen sind, dem Volkswirtschaftler wie dem Verwaltungsbeamten beim Ausbau der verschiedenen Betriebszweige und bei der Prüfung neuer Forderungen wertvolle Fingerzeige bieten können.

Eine solche Einzeldarstellung für den Postnachnahmeverkehr, durch den im Reichs-Postgebiet im Jahre 1910 rund 650 Millionen Mark eingezogen worden sind, zu geben, ist die Aufgabe nachstehender Arbeit; durch sie soll dargetan werden,

1. wie sich das Nachnahmewesen in Deutschland geschichtlich entwickelt hat,
2. wie die Verhältnisse im Ausland und im Verkehr Deutschlands mit dem Auslande liegen, und
3. welche wirtschaftlichen Aufgaben der Nachnahmeverkehr bei uns erfüllt.

I. Die Entwicklung des deutschen Postnachnahmewesens.

Das seit 1878 bestehende deutsche Postnachnahmeverfahren ist aus dem Postvorschußverfahren hervorgegangen. Das Postvorschußverfahren war so gestaltet, daß der auf der Sendung vermerkte Vorschußbetrag entweder sogleich bei der Auflieferung der Sendung dem Absender ausgezahlt, dann erst am Bestimmungsorte vom Empfänger eingezogen und der Aufgabepostanstalt, die ihn solange als verauslagt zu führen hatte, bar oder im Abrechnungswege übersandt wurde, oder daß dem Absender bei der Auflieferung der Sendung ein Gutschein über die Vorschußsumme gegeben wurde, den er nach Eingang des Geldes bei der Aufgabeanstalt einlöste. Demgegenüber besteht das Nachnahmewesen darin, daß der auf der Sendung vermerkte Nachnahmebetrag am Bestimmungsorte vom Empfänger eingezogen und dann dem Absender durch Postanweisung — oder neuerdings auch durch Zahlkarte auf sein Postscheckkonto — überwiesen wird. Eine ausführliche Darstellung des früheren Postvorschußwesens ist im Archiv 1913, S. 16 ff., veröffentlicht.

Die Reichs-Postverwaltung ging, nachdem sie schon 1873 gewisse anbahnende Schritte zur Vereinfachung des Vorschußverfahrens getan hatte, im Jahre 1878 dazu über, das Vorschußwesen endgültig in das Nachnahmewesen umzugestalten. Die Grundformen, die der erste General-Postmeister von Stephan damals schuf, sind bis heute unverändert geblieben und zum Teil für den internationalen Verkehr vorbildlich geworden. Die Barauszahlung der Beträge bei der Einlieferung der Sendungen fiel endgültig weg. Irgendwelche Buchung der Nachnahmen als solcher bei der Annahme war, abweichend von den früheren Bestimmungen, nicht mehr erforderlich. Die Überwachung der Abwicklung der Nachnahmen, die bis dahin der Aufgabepostanstalt obgelegen hatte, wurde der Bestimmungspostanstalt übertragen, die die Übermittlung der Beträge an den Absender seitdem durch Postanweisung — neuerdings auch durch Zahlkarte — veranlaßt. Die Abrechnung, die zur Zeit des Vorschußwesens — wenigstens bis 1873 — besonders teuer und umständlich gewesen war, wurde bei der Einführung des Nachnahmewesens mit der Abrechnung aus dem Postanweisungsverkehr verbunden. Mit Nachnahme konnten belastet werden gewöhnliche — nicht auch eingeschrie-

bene — Briefe, Drucksachen, Warenproben — sämtlich bis zum Gewichte von 250 g —, Postkarten, Wertbriefe und Pakete, einschließlich der eingeschriebenen und der Wertpakete. Der Höchstbetrag der Nachnahme war 150 ℳ[1]; jedoch war den Spediteuren in den Grenzorten gestattet, ihre Sendungen mit höheren Nachnahmebeträgen zu belasten, wenn höhere Beförderungsauslagen und Spesen auf den Sendungen hafteten. Nicht aber durfte diese Vergünstigung in Anspruch genommen werden, wenn lediglich der höhere Wert des Inhalts eine höhere Nachnahme wünschenswert machte. Die Beförderung erfolgte je nach der Art der Sendung mit der Brief- oder der Fahrpost ohne besonderen Nachweis von Stelle zu Stelle. An Gebühren waren zu entrichten:

1. das Porto, das für alle Arten von Nachnahmebriefsendungen bis auf eine Entfernung von 10 Meilen 20 Pf., auf weitere Entfernungen 40 Pf. betrug und sich für Pakete nach dem allgemeinen Tarife richtete; bei Wert- und Einschreibsendungen trat zu dem Porto die Versicherungs- oder die Einschreibgebühr hinzu;
2. eine Nachnahmegebühr von 2 Pf. für jede Mark oder einen Teil einer Mark, wobei mindestens 10 Pf. erhoben und Bruchteile einer Mark auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme aufwärts abgerundet wurden.

Außerdem war für alle Nachnahmesendungen — auch für gewöhnliche Briefsendungen — im Falle der Nichteinlösung das Rückporto zu zahlen. Ein uneingelöst zurückkommender Nachnahmebrief über 20 ℳ von Berlin nach Magdeburg kostete also 40 Pf. Hin- + 40 Pf. Rückporto + 40 Pf. Nachnahmegebühr, d. s. zusammen 120 Pf. Da nach vorstehendem die Geldübermittlungsgebühr in der Nachnahmegebühr mit enthalten und mit dieser zusammen als Franko oder Porto zu zahlen war, wurden die Nachnahmepostanweisungen gebührenfrei abgesandt.

Die Lagerfrist betrug, ausgenommen die Sendungen mit dem Vermerke »Sofort zurück«, — auch bei postlagernden Sendungen — 7 Tage. Über die Einlieferung von Nachnahmesendungen wurde eine Bescheinigung in einfacher Form ausgestellt, die lediglich den Empfänger, den Bestimmungsort und die Höhe des Nachnahmebetrags angab; der Absender hatte diese Bescheinigung beim Empfang der nicht eingelösten Sendung zurückzugeben. Mit der Einführung des Nachnahmedienstes wurden auch die noch heute in etwas anderer Form gebräuchlichen Nachnahmebeklebezettel an Stelle der früher verwandten Stempel »Auslagen« allgemein eingeführt. Kurz vorher war die Bestimmung erlassen worden, daß jedem Vorschuß- (jetzt Nachnahme-) paket eine besondere Begleitadresse beigegeben werden mußte, während bis dahin drei solcher Pakete zu einer Adresse gehören konnten. Bald darauf wurde zur Bequemlichkeit der Absender bestimmt, daß auf die Abschnitte der Nachnahmepostanweisungen außer dem Namen und dem Wohnorte des Empfängers der Nachnahmesendung auch die auf der Sendung etwa angegebenen Buchungsnummern oder Kassenzeichen des Absenders niederzuschreiben waren, eine Maßnahme, deren Durchführung viel Mühe und Arbeit gekostet hat.

Eine Reihe von Jahren hindurch traten keine Änderungen von Bedeutung ein. Erst das Jahr 1886 brachte die Erhöhung des Meistbetrags der Nachnahme auf 400 ℳ.

Das zeitweilige Stillstehen der Entwicklung, insbesondere das Bestehenlassen des Rückportos, für das keine entsprechende Leistung ausgeführt wurde und das infolge seiner Höhe verkehrshemmend wirken mußte, läßt vermuten,

---

[1]) Postanweisungen waren bis zur Höhe von 300 ℳ zulässig.

daß das Nachnahmewesen sich damals keiner großen Beliebtheit bei der Verwaltung erfreute. Die früheren Bedenken, die besonders in dem durch das Vorschußwesen gegebenen Anreiz zu Veruntreuungen, in dem umständlichen Abrechnungsverfahren und anderen Betriebschwierigkeiten ihre Begründung fanden, betrafen doch in der Hauptsache das Vorschußwesen und waren mit dessen Umwandlung in das Nachnahmewesen beseitigt. Die zweifellos zu kostspielige Behandlung des Betriebszweigs mit seinen schwerfälligen Abrechnungen war einer zweckmäßigeren und billigeren Betriebsweise gewichen. Auch der Umstand, daß der Nachnahmeverkehr seine Betriebskosten nicht deckte, war für die im Vergleich zu heute stiefmütterliche Behandlung wohl nicht ausschlaggebend; denn in jenen Entwicklungsjahren unserer Industrie, in jener ersten Zeit des Auftretens Deutschlands auf dem Weltmarkte, ist die finanzielle Seite — noch dazu bei Dienstzweigen von verhältnismäßig so geringer finanzieller Bedeutung, wie sie das Nachnahmewesen damals hatte — ebenso wenig wie heute allein ausschlaggebend gewesen, wenn es galt, Aufgaben von allgemeiner volkswirtschaftlicher Bedeutung zu erfüllen. Die Postverwaltung war also damals offenbar der Ansicht, daß eine Ausdehnung des Nachnahmeverfahrens nicht im volkswirtschaftlichen Gesamtinteresse läge. War diese Stellung berechtigt?

Zur Beantwortung der Frage müssen wir etwas auf die Statistik — vgl. die Nachweisung auf S. 274 und 275 — eingehen. Wir finden da, daß von Mitte der achtziger bis Mitte der neunziger Jahre der Nachnahmepaketverkehr den Nachnahmebriefverkehr an Bedeutung weit überragte. Seitdem ist das Verhältnis umgekehrt, und im Jahre 1910 standen 40,3 Millionen Stück Nachnahmebriefsendungen 21,5 Millionen Stück Nachnahmepaketsendungen gegenüber. Während der Nachnahmebriefverkehr von 1878 bis 1890, von ganz unbedeutenden Schwankungen abgesehen, so gut wie gar nicht gewachsen war und sich immer auf etwa 3 bis $3^1/_2$ Millionen Stück gehalten hatte, war die Stückzahl der Nachnahmepakete in diesem Zeitraum von 3,4 auf 7,3 Millionen gestiegen. Die meisten Nachnahmesendungen waren in den achtziger Jahren also Pakete, und nur der Nachnahmepaketverkehr zeigte eine dauernde Steigerung. Bei Paketen aber dient die Belastung mit Nachnahme in der Hauptsache dazu, den Wert des körperlichen Inhalts der Sendung bei der Aushändigung an den Empfänger bezahlt zu bekommen. Anders liegen die Verhältnisse bei der weitaus größten Zahl der Nachnahmebriefsendungen. Bei diesen handelt es sich zumeist um ein reines Geldeinziehungs (Inkasso)-Geschäft. Sie enthalten lediglich eine Quittung — oder sie stellen, soweit es sich um offene Karten handelt, selbst eine solche dar —, mit deren Übergabe an den Empfänger unter gleichzeitiger Erhebung des Nachnahmebetrags eine Zahlungsverbindlichkeit des Empfängers an den Absender erledigt wird. Die Übergabe eines körperlichen Wertträgers findet bei diesen Sendungen nicht statt. Die Zahl der Nachnahmebriefsendungen, bei denen der Nachnahmebetrag den Wert des körperlichen Inhalts des Briefes usw. darstellt, ist bekanntlich verschwindend gering. Wir sehen also aus der Statistik, daß wir es heute in weitem Umfange mit einem ganz anders gearteten Nachnahmeverkehr zu tun haben als in den achtziger Jahren. Dem bankmäßigen Einziehungsgeschäfte sollte eigentlich das Postauftragsverfahren dienen, das aber, obwohl es anfangs billiger war als das Postnachnahmeverfahren, nie zu einem dem Nachnahmeverkehr annähernd gleichkommenden Umfange gelangt ist, und dessen heutige wirtschaftliche Bedeutung bei uns bekanntlich auf dem besonderen Gebiete der Einziehung von Wechselbeträgen liegt. Daß das Postauftragswesen in den achtziger Jahren trotz seiner verhältnismäßigen Billigkeit keinen wesentlichen Aufschwung

nahm, ist neben der Tatsache, daß die Zahl der Nachnahmebriefe nicht stieg, übrigens mit ein Beweis dafür, daß ein dringendes Bedürfnis für eine Erleichterung und Verbilligung des Nachnahmebriefverkehrs noch nicht vorlag.

Bezüglich der Pflege des Nachnahmepaketverkehrs ist in Betracht zu ziehen, daß dem Kleingüterverkehr in den achtziger Jahren nicht entfernt die Bedeutung zukam, die er heute im Wirtschaftsleben hat. Einen Versendungsverkehr von Lebensmitteln, Kleidungstücken, Stoffen, einfacheren Luxuswaren usw., wie er heute in großem Umfange zwischen Erzeugern und Verbrauchern unter Ausschaltung des Zwischenhandels besteht, kannte man in dem Maße noch nicht. Die für diesen unmittelbaren Versand segensreichen Wirkungen des 1873 geschaffenen Paketposttarifs mit den Einheitsätzen von 50 und 25 Pf. waren noch nicht voll in die Erscheinung getreten. Das hing damit zusammen, daß unbedingt vertrauenswürdige Geschäfte, die sich auf den Fernabsatz gründeten, damals noch nicht in dem Umfange vorhanden waren wie heute.[1] Unter diesen Umständen ist es natürlich, daß das Publikum nur ungern Geld für Ware zahlte, die es nicht gesehen hatte, und daß daher von der Nachnahmeversendung ein viel geringerer Gebrauch gemacht wurde. Das Nachnahmeverfahren kam in der Hauptsache dem Verkehr der Geschäftswelt unter sich zugute, also nur einem beschränkten Kreise. Diese Geschäfts- und Handelskreise traten naturgemäß schon seit der Einführung des Nachnahmewesens in seiner heutigen Gestalt, also seit Ende der siebziger Jahre, für eine Verbilligung des Nachnahmeverkehrs ein, indem sie darauf hinwiesen, daß der Handelstand sich bemühe, die Kreditgewährung einzuschränken und durch den Barkauf zu ersetzen, und daß ein wirksames Mittel in diesem Kampfe eine Verbilligung des Nachnahmeverfahrens sei. Diese Stellung der Handelswelt ändert aber nichts daran, daß die Allgemeinheit der Bevölkerung in den achtziger Jahren noch kein wesentliches Interesse an der Verbesserung und Verbilligung des Nachnahmedienstes hatte. Dazu kam, daß sich noch immer die Kurpfuscher, Versender unzüchtiger Schriften und andere zweifelhafte Gewerbe, die man nicht kräftigen wollte, in starkem Maße des Nachnahmeverkehrs bedienten.

Allmählich aber änderte sich die Sachlage. Mit der zunehmenden Vergesellschaftung des ganzen Geschäftslebens und mit der Steigerung der Kapital- und Kreditwirtschaft wuchs das Vertrauen des Publikums zur Geschäftswelt auch da, wo es sich nicht auf persönliche Bekanntschaft gründen konnte. So wurde allmählich die Grundlage geschaffen, auf der ein Fernabsatz überhaupt und dann ein Fernabsatz gegen Nachnahme möglich war.

Der Umschwung der Verhältnisse ließ die Verwaltung Ende der achtziger Jahre ihre ablehnende Haltung gegen einen Ausbau des Nachnahmewesens aufgeben, zumal gleichzeitig die veränderten Wirtschaftsformen gebieterisch eine billig arbeitende weitverzweigte Verkehrsanstalt zur Einziehung von ausstehenden Forderungen erheischten und es angebracht erschien, dieses Verlangen durch Ausbau des Briefnachnahmewesens zu erfüllen. Demgegenüber mußten die früheren Bedenken, die sich hauptsächlich auf die Verhinderung einer

---

[1]) Sombart schreibt in »Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert« (S. 239) über kaufmännische Moral: »In der früheren Zeit, die man so gern als die gute alte und in ökonomischer und besonders kommerzieller Beziehung als die »solide« zu bezeichnen pflegt, war es durchaus nicht so selbstverständlich, wie es uns heute erscheint, daß der Fabrikant, der nicht mehr unter dem Drucke der alten Handwerkerehre stand, gewillt war, nach bestem Wissen und Gewissen die ihm in Auftrag gegebene Partie der Probe entsprechend herzustellen. Im Gegenteil: Man konnte als Regel annehmen, daß er gute Proben versandte, um dann minderwertige Ware zu liefern«.

Stärkung der vorgenannten unlauteren Elemente (Kurpfuscher, Geheimmittelversender) bezogen, zurücktreten.

So brachte das Jahr 1890 mit dem im großen ganzen noch heute geltenden Nachnahmetarif eine wesentliche Verbilligung der Gebühren und damit einen gewaltigen Aufschwung des Nachnahmeverkehrs. Neben dem gewöhnlichen Porto für die Sendung ist seitdem eine gleichmäßige Vorzeigegebühr von 10 Pf. zu entrichten, für die Geldübermittlung aber lediglich das Postanweisungsfranko zu zahlen. Die Postanweisungsgebühr wird von dem Nachnahmebetrag abgezogen und durch Briefmarken auf der Postanweisung verrechnet. Eine besondere Erleichterung wurde dem Nachnahmeverkehr mit geringen Beträgen noch durch die Bestimmung zuteil, daß für Beträge bis zu 5 ℳ nur 10 Pf. Postanweisungsfranko zu zahlen waren, eine Ermäßigung, die allgemein im Postanweisungsverkehr erst viel später eingeführt wurde. Die Erhebung des Rück- und auch des Nachsendungsportos fiel bei gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen — auch solche konnten nun mit Nachnahme belastet werden — weg. Ein Brief einfachen Gewichts mit 20 ℳ Nachnahme von Berlin nach Magdeburg, der eingelöst wurde, verursachte früher 80, jetzt 40 Pf. Kosten.[1]) Blieb er uneingelöst, so betrugen die Kosten nunmehr statt 120 nur noch 20 Pf.

Die zugestandenen Verbilligungen waren, wie man zugeben muß, sehr bedeutend und mußten einen großen Gebührenausfall befürchten lassen. Mit Rücksicht darauf wurden Postkarten, Drucksachen und Warenproben, für die schon ein ermäßigter Tarif bestand, nicht in das Nachnahmeverfahren eingeschlossen. In der Forderung, daß sämtliche Nachnahmebriefsendungen stets in der äußeren Form der geschlossenen Briefe aufgeliefert werden mußten, lag aber eine fühlbare Belastung der Geschäftswelt, die auch das Zugeständnis nicht aus der Welt schaffen konnte, daß in der Aufschrift der Nachnahmebriefe Hinweise auf den Inhalt angebracht werden durften. Gerade das Geldeinziehungswesen verlangte die Zulassung offener Karten, auf deren Rückseite die Quittung ausgeschrieben werden konnte. Die Postverwaltung ließ daher auch schon im Jahre 1892 Postkarten, Drucksachen und Warenproben zur Versendung als Nachnahmen zu, und zwar unter Zubilligung des ermäßigten Portos.

Die Erleichterung hatte ein ganz gewaltiges Anschwellen des Nachnahmebriefverkehrs zur natürlichen Folge; der Geldeinziehungsverkehr konnte dadurch überhaupt erst zu seiner jetzigen Bedeutung gelangen. Die überaus schnelle Zunahme der Zahl der Nachnahmebriefsendungen und der eingezogenen Beträge ist aus der beigefügten Nachweisung (S. 274/275) ersichtlich. Für die Verwaltung gestalteten die Änderungen der Jahre 1890 und 1892 den Nachnahmeverkehr aber unwirtschaftlich, da die gesamten Kosten der besonderen Buchungen der Nachnahmen, der Vorzeigung, der Einziehung der Beträge, der Aufbewahrung der Sendungen während der Lagerfrist sowie die Kosten der auch heute noch nicht billigen Überwachung der Abwicklung der eingezogenen Beträge aus der geringen Vorzeigegebühr von 10 Pf. gedeckt werden müssen. Es ist daher verständlich, daß schon bald nach Einführung der Erleichterungen, zu denen 1899 noch die Erhöhung des Meistbetrags von 400 auf 800 ℳ im In- und Auslandsverkehr[2]) kam, in der weiteren Entwicklung des Nachnahmedienstes das Be-

[1]) Ohne Bestellgeld.

[2]) Wegen der im Auslandsverkehr noch bestehenden Ausnahmen zu vergleichen die Ausführungen im II. Teil.

streben hervortritt, den Verkehrszweig ertragfähig zu gestalten. In der Hauptsache handelt es sich um folgende Änderungen.

Seit 1898 brauchen die Einlieferungsbescheinigungen bei Rückgabe der nicht eingelösten Sendungen nicht mehr zurückgefordert zu werden, eine Maßnahme, die das Bestellgeschäft wesentlich vereinfachte und auch dem Publikum zugute kam.

1899 wurde die Quittungsleistung in der Einlieferungsbescheinigung vereinfacht; es braucht seitdem nur noch Betrag und Bestimmungsort angegeben zu werden; die Quittung wird statt durch die Unterschrift des annehmenden Beamten durch den Abdruck des Tagesstempels vollzogen.

Ein dankbares Gebiet für Vereinfachungen bot sodann die Frage der Bemessung der Lagerfrist, die ursprünglich ganz allgemein auf 7 Tage festgesetzt war, gleichgültig, ob die Annahme sofort verweigert oder ob Frist verlangt wurde; nur Nachnahmen mit dem Vermerk »Sofort zurück« waren, wenn sie nicht sofort eingelöst wurden, sogleich zurückzusenden. Allmählich wurde die Zahl der Lagersendungen immer mehr eingeschränkt, indem seit 1899 alle Sendungen, deren Annahme bei der ersten Vorzeigung verweigert wird, sogleich zurückgesandt werden und seit 1904 die Sendungen, für die Frist verlangt wird, am Abend des zweiten Vorzeigetags zurückgeschickt werden, gleichgültig, ob die zweite Vorzeigung wirklich stattfinden konnte oder mißlungen ist. Nebenher gingen Erleichterungen im inneren Dienstbetriebe, wie die Vereinfachung der Eintragungen im Ankunftsbuch und der Zuschrift an die Besteller sowie wesentliche Erleichterungen in der Überwachung der Abwicklung der Nachnahmen. Der Wegfall der Bestellung von Nachnahmen an Sonn- und Feiertagen — anfangs nur von offenen Karten, Drucksachen und Warenproben — hat seinen eigentlichen Grund zwar in anderen Erwägungen als denen der Betriebsvereinfachung gehabt, ist in seiner Wirkung aber ebenfalls als Erleichterung für den Betrieb anzusehen.

Ein Hauptgrund für die hohen Betriebskosten des Nachnahmeverkehrs lag in der mit dem Ausschreiben der Nachnahmepostanweisungen verbundenen Arbeit, die in allen Fällen, in denen die Annahme der Sendung verweigert wird, nutzlos geleistet ist. Diese Arbeit zu vermeiden, ist bis heute nicht gelungen und dürfte kaum je gelingen. Ohne genauere Buchungen am Bestimmungsort, als jetzt, sind die Postanweisungen nicht entbehrlich, und solche genaueren Buchungen würden wieder für die eingelösten Nachnahmen vermehrte Arbeit bedeuten, weil für diese nach wie vor Postanweisungen ausgeschrieben werden müßten. Eine Verringerung der eigenen Arbeit und damit der Kosten suchte die Verwaltung auf folgende Weise zu erreichen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß etwa $^2/_3$ aller Nachnahme brief-sendungen offene Karten und über $^1/_3$ aller Nachnahmesendungen Pakete sind, wurden vom 1. Januar 1911 ab offene Nachnahme-Karten und -Paketadressen — beide in brauner Farbe — mit angehängter brauner Postanweisung eingeführt, die die Absender selbst auszufüllen haben. Die Postanweisung wird von der Post unentgeltlich mit den zum üblichen Preise von 5 Pf. für 10 Stück käuflichen Karten und Paketadressen hergegeben. Die Verwendung gleichartiger, in Privatbetrieben hergestellter Formulare ist gestattet. Durch diese Maßnahme wurden die Betriebskosten des Nachnahmeverkehrs in der Tat fühlbar vermindert. Einmal machen die meisten bedeutenderen Geschäfte von der erwähnten Erlaubnis Gebrauch, so daß die Post die Kosten für die Hergabe der Postanweisungsformulare spart, dann aber sind, da rund $^7/_9$ aller Nachnahmepostanweisungen jetzt von den Absendern ausgefüllt werden müssen, viele Beamtenkräfte frei geworden, die für andere Arbeiten verwendet werden können.

Erleichterungen für das Nachnahmen versendende Publikum sind zugestanden worden, als 1909 der Postscheckverkehr ins Leben trat. Von vornherein war es zulässig, den Nachnahmebetrag durch die Nachnahmepostanweisung dem Postscheckamte zur Gutschrift auf ein Konto überweisen zu lassen. Im April 1910 wurde nachgegeben, daß die Überweisung auch durch Zahlkarte erfolgen kann, wenn der Absender eine solche ausgefüllt beifügt. In diesem Falle werden die Gebühren für die Geldübermittlung nicht von dem Nachnahmebetrag abgezogen, sondern es wird nur die Buchungsgebühr beim Postscheckamt berechnet. Dadurch wird in fast allen Fällen eine Verbilligung der Übermittlung erreicht. Jetzt werden ebenso wie Nachnahme-Postkarten und -Paketadressen mit angehängter Postanweisung auch solche mit angehängter Zahlkarte unter den gleichen Bedingungen, aber nur an Inhaber von Postscheckkonten ausgegeben.

Bevor wir uns dem Nachnahmewesen im Auslande und dem internationalen Nachnahmeverkehr zuwenden, wollen wir kurz auf die in den Nachweisungen enthaltenen statistischen Angaben eingehen, den Nachnahmetarif kritisch beleuchten, insbesondere die Höhe der Gebühren im Verhältnis zur Höhe der Nachnahmebeträge betrachten und die Frage der Gewährleistungspflicht der Postverwaltung aus dem Nachnahmeverkehr mit einigen Worten streifen.

Als Geburtsjahr des jetzigen Nachnahmeverkehrs, bei dem der Schwerpunkt in dem reinen Geldeinziehungsdienste liegt, muß man das Jahr 1890 ansehen. Wenn man sich ein Bild von der Entwicklung dieses Verkehrs machen will, wird man daher zweckmäßig die Zeit von 1890 bis 1910 in der Statistik betrachten. In diesen 20 Jahren hat zugenommen

die Zahl der zur Einlösung vorgezeigten Briefnachnahmen (innerer Verkehr zuzüglich des Verkehrs aus dem Auslande) von 3,2 auf 37,5 Millionen Stück, also fast um das Zwölffache,
die Zahl der zur Einlösung vorgezeigten Paketnachnahmen (innerer Verkehr zuzüglich des Verkehrs aus dem Auslande) von 6,6 auf 18,9 Millionen Stück, also fast um das Dreifache,
die Summe der auf den vorgezeigten Nachnahmen haftenden Beträge von 85,3 auf 1092,1 Millionen Mark, also fast um das Dreizehnfache, und
die Zahl der uneingelöst gebliebenen Nachnahmen von 0,3 auf 11,8 Millionen Stück, also um mehr als das Neununddreißigfache.

Hiernach ist die Steigerung der Briefnachnahmen viermal so groß gewesen wie die der Paketnachnahmen.

Hinzuweisen ist noch auf die geringe Steigerung des Durchschnittsbetrags einer Nachnahme seit Einführung des Nachnahmedienstes; der Durchschnittsbetrag belief sich innerhalb des Reichs-Postgebiets

1880 auf	7,46 ℳ	
1890 -	8,57 -	
1900 -	17,84 -	
1905 -	18,58 -	und
1910 -	19,39 -	,

das ist ein Beweis dafür, daß trotz der Erhöhung des Meistbetrags von 150 auf 800 ℳ die Nachnahmen über kleine Beträge den Hauptteil ausmachen, und daß der Nachnahmeverkehr hinsichtlich der hohen Beträge den Banken keinen Wettbewerb bereitet.

Wenden wir uns nun zu einer Betrachtung des jetzigen Nachnahmetarifs, die wir am besten durch Vergleichung mit dem alten, bis 1890 in Geltung gewesenen vornehmen. Das ist um so zweckmäßiger, als der Grundsatz des alten Tarifs, die Gebühren für Nachnahmesendungen in Prozenten der Nachnahmesumme zu erheben, noch heute in einer Anzahl anderer Staaten und auch im internationalen Paketnachnahmedienst Anwendung findet.

Der frühere Nachnahmetarif zerfiel in drei Teile. Es wurde erhoben

1. eine Beförderungsgebühr für die Sendung, das Porto,
2. eine Nachnahmegebühr, die zugleich die Gebühr für die Übermittlung der eingezogenen Beträge an die Absender umfaßte, und
3. bei den nicht eingelösten Sendungen eine Beförderungsgebühr für den Rückweg, das Rückporto.

An Porto wurden für Briefsendungen — auch Postkarten, Drucksachen und Warenproben — die Portosätze für Wertbriefe, nämlich 20 Pf. für Sendungen innerhalb der ersten Zone und 40 Pf. für alle übrigen Briefsendungen, für Pakete der tarifmäßige Satz nebst den etwaigen Versicherungs- und Einschreibgebühren erhoben. Während die Erhebung des tarifmäßigen Paketportos sachgemäß genannt werden muß, kann das gleiche von der festen Gebühr für Briefsendungen nicht behauptet werden. Diese Portobemessung war ein Überbleibsel aus der Zeit, in der alle Nachnahmesendungen als Fahrpostgegenstände behandelt wurden, also mit dem Durchziehen durch die Karten besonders hohe Kosten verursachten; sie war aber nicht mehr berechtigt, seitdem die Briefnachnahmen als gewöhnliche Briefsendungen befördert wurden. Daß es sich um ein Überbleibsel aus alter Zeit und nicht, wie man vielleicht annehmen könnte, um eine Zuschlaggebühr zum gewöhnlichen Porto handelte, die als Gegenleistung für die Gewährleistungspflicht gedacht war, ist aus der Höhe des Unterschieds zwischen dem gewöhnlichen und dem Nachnahmeporto ohne weiteres ersichtlich. Es darf übrigens darauf hingewiesen werden, daß — soweit überhaupt eine Gewährleistungspflicht aus dem Nachnahmegeschäft als solchem anerkannt wird, was bekanntlich bis vor kurzem allgemein unter Anwendung der Vorschriften des bürgerlichen Rechtes[1]) geschah, — eine Gebühr als Entgelt für die Gefahr dieser Verpflichtung durchaus angebracht ist.

Unberechtigt war, was schon früher gesagt worden ist, das Rückporto bei Nachnahmebriefen, weil dieser Gebühr keine Gegenleistung der Post gegenüberstand.

Da Nachnahmesendungen im inneren deutschen Verkehr bei der Beförderung jetzt keine andere Behandlung erfordern als Sendungen ohne Nachnahme, ist es als richtig anzusehen, wenn sie grundsätzlich demselben Porto unterliegen wie diese. Anderseits bedarf die Post einer besonderen Gebühr für ihre Mühewaltung aus dem Nachnahmegeschäft. Diese Gebühr war nach dem alten Tarif mit der Übermittlungsgebühr für die eingezogenen Beträge vereinigt und betrug 2 v. H. des Nachnahmebetrags. Sie war also bei niedrigen Beträgen unverhältnismäßig gering und auf keinen Fall ausreichend, die Selbstkosten der Post zu decken, während sie bei hohen Beträgen sehr hoch war. Bei 5 ℳ betrug sie z. B. 10 Pf., bei 100 ℳ 2 ℳ. Entsprach diese Art der Gebührenberechnung den Erfordernissen eines guten und gerechten Tarifs? Zunächst ist zu betonen, daß sie schon aus dem Grunde als nicht sachgemäß anzusehen ist, weil die Übermittlungsgebühr in jedem Falle, also

---

[1]) Vgl. die Ausführungen am Schlusse dieses Abschnitts, S. 276/277.

auch dann erhoben wurde, wenn die Annahme der Sendung verweigert wurde, eine Übermittlung der Beträge also nicht stattfand.

Aus Anlaß der Belastung einer Sendung mit Nachnahme hat die Post — außer dem eigentlichen Einziehungsgeschäft — an besonderen Leistungen zu verrichten: die Annahme der Nachnahmesendung am Schalter (Einlieferungsbescheinigung, Kennzeichnung der Sendung als Nachnahme), die Buchung am Bestimmungsorte, die Zuschrift an den Besteller oder an die Ausgabe, die Übergaben im inneren Betriebe während der Lagerung und die Überwachung der richtigen und rechtzeitigen Abwicklung der Nachnahmen. Alle diese Leistungen werden in ihren Kosten für die Post durch die Höhe des Nachnahmebetrags nicht beeinflußt; sie sind gleich, ob es sich um eine Nachnahme über 5 *M* oder eine solche über 800 *M* handelt. Wie liegt nun die Sache bei den Kosten des eigentlichen Einziehungsgeschäfts? Man wird zugeben müssen, daß die Einziehung eines größeren Betrags nicht unter allen Umständen mehr Zeit und daher mehr Kosten verursacht als die eines geringeren Betrags. Es kommt in erster Linie auf die Geldsorten an, mit denen gezahlt wird. Wenn jemand zur Zahlung einer Summe von 23 *M* 50 Pf. einen Hundertmarkschein wechseln läßt, erfordert das mehr Mühe, als wenn jemand 100 *M* in einem Scheine bezahlt. Man wird also die Kosten des eigentlichen Einziehungsgeschäfts im allgemeinen als ziemlich unabhängig von der Höhe des einzelnen Nachnahmebetrags ansehen dürfen.

So bleibt die Frage, wie es sich bei der Übermittlungsgebühr verhält. Ist hier eine Abstufung nach der Höhe des Betrags gerechtfertigt? Bei der Prüfung dieser Frage haben wir es mit einer Würdigung des Postanweisungstarifs zu tun. Daß höhere Postanweisungsbeträge die Kosten für die einzelne Postanweisung nicht allzu bedeutend steigern, liegt auf der Hand. Die Kosten der Buchung, der Einnahme der Gelder, der Auszahlung u. a. m. sind im großen ganzen gleich, ob wir es mit einer Postanweisung über 20 *M* oder mit einer solchen über 800 *M* zu tun haben. Insbesondere ist das im allgemeinen in bezug auf die Hereinnahme der Beträge, wie ausgeführt, und sinngemäß auch hinsichtlich der Auszahlung der Fall. Nur die Kosten aus der Gewährleistungspflicht und aus der Bereitstellung der Geldmittel zur Auszahlung lassen sich als Kostenteile in Anrechnung bringen, die mit der Höhe der Beträge steigen. Aber auch diese Steigerung ist verhältnismäßig gering. Die Gewährleistungspflicht aus dem Postanweisungsverkehr belastet die Postverwaltung nicht übermäßig. In Frage kommen eigentlich nur Fälle, in denen Postanweisungsbeträge an unrichtige Empfänger ausgezahlt oder von ungetreuen Beamten unterschlagen werden. Von diesen beiden Möglichkeiten kann die erste im Nachnahmeverkehr besonders dadurch praktisch werden, daß die Nachnahmepostanweisung versehentlich an eine unrichtige Person gerichtet und ausgezahlt wird. Solche Fälle sind aber selten und betreffen, da die Zahl der Nachnahmen über hohe Beträge im Verhältnis zu der über niedrige Beträge gering ist, nur ausnahmsweise Nachnahmepostanweisungen über hohe Beträge. Neuerdings hat diese Möglichkeit noch mehr abgenommen, weil die größte Zahl der Nachnahmepostanweisungen von den Absendern ausgefertigt wird. Daß, wenn Veruntreuungen von eingezahlten Postanweisungsbeträgen und Nachnahmebeträgen durch Beamte vorkommen, es sich meist um höhere Werte handelt, ist zuzugeben; solchen Veruntreuungen läßt sich jedoch nur durch ein scharfes Überwachungsystem vorbeugen, und dieses verteilt seine Kosten gleichermaßen auf Postanweisungen über hohe und niedrige Beträge. Die Bereitstellung der Auszahlungsmittel aber wird bei der kleinen Zahl von Postanweisungen und Nachnahmen über hohe Beträge im allgemeinen mehr durch die Masse der kleinwertigen Postanweisungen als durch die wenigen hoch-

wertigen bedingt. Im übrigen sind diese Kosten in den letzten Jahren durch die Beteiligung am Reichsbankgiroverkehr immer geringer geworden.

Wenn es daher auch an sich am Platze ist, die Gebühr nach der Höhe der Beträge abzustufen, zumal die Übermittlung einer größeren Summe für den Absender entschieden mehr Wert hat als die einer kleinen Summe, so wäre es doch unberechtigt, die Gebühr mit gleichen Sätzen vom Hundert steigen zu lassen, weil das eine Überschätzung des größeren Wertes der Leistung bei höheren Beträgen bedeuten würde. Dieser Erwägung entspricht unser Postanweisungstarif, wenn er

bis zu	5	ℳ	......	10	Pf.,
- -	100	-	......	20	- ,
- -	200	-	......	30	- ,
- -	400	-	......	40	- ,
- -	600	-	......	50	- und
- -	800	-	......	60	-

Gebühr erhebt, das sind 2,0, 0,20, 0,15, 0,10, 0,083, 0,075 v. H. des Betrags.

Der alte Nachnahmetarif genügte also den Erfordernissen der Billigkeit nicht, insofern er

1. ein ungerechtfertigt hohes Porto,
2. ein durch keine Gegenleistung begründetes Rückporto vorsah und
3. in der Nachnahmegebühr den von der Höhe des Nachnahmebetrags unabhängigen Teil der Kosten nicht genügend berücksichtigte und die mit der Steigerung des Betrags wachsenden Kosten zu sehr in den Vordergrund schob.

Hiernach muß man einen sachgemäßen Nachnahmetarif aus folgenden vier Teilen zusammensetzen:

1. der Beförderungsgebühr, die der für gewöhnliche Sendungen gleich sein muß,
2. einer Gebühr für die besondere Mühewaltung der Post aus Anlaß des Nachnahmegeschäfts einschl. der Einziehung der Beträge,
3. der Übermittlungsgebühr für die eingezogenen Beträge, die der für Postanweisungen gleich sein muß, und
4. einer Gebühr für die Gefahr aus der Gewährleistungspflicht für den Fall der unterbliebenen Einziehung des Betrags, die unter Umständen mit der besonderen Nachnahmegebühr — zu 2 — vereinigt erhoben werden kann.

In betreff des Punktes 4 ist darauf hinzuweisen, daß die Verpflichtung der Post, die Sendung nur gegen Entrichtung des Nachnahmebetrags auszuhändigen, eine nicht unbedeutende Gefahr in sich schließt, weil bei der Beförderung der Nachnahmebriefsendungen als gewöhnliche Briefsendungen leicht die Möglichkeit der Aushändigung ohne Erhebung des Nachnahmebetrags entsteht, wenn die Nachnahmezettel abfallen oder die Kennzeichnung als Nachnahme sonst übersehen wird.

Den theoretisch entwickelten Forderungen entspricht der jetzige Inlandsnachnahmetarif: die Beförderungsgebühr ist einheitlich nach dem gewöhnlichen Tarife für Sendungen ohne Nachnahme festgesetzt, die Gebühr für die

Übermittlung der Nachnahmebeträge ist dieselbe wie die für Postanweisungen oder Zahlkarten, und der Postanweisungstarif ist richtig, nämlich im fallenden Verhältnis zur Höhe der Beträge, aufgebaut. Neben diesen Teilen besteht die besondere Nachnahmegebühr mit dem Einheitsatze von 10 Pf. Ist dieser Satz richtig bemessen? Die Frage ist zu bejahen, wenn man die von der Post aufzuwendenden Kosten allein als maßgebend annimmt. Anders liegt die Sache, wenn man den Wert der Leistung für den Absender mit in Betracht zieht. Die Einziehung von 800 *M* ist zweifellos für den Absender wertvoller als die von 5 *M*; und aus dieser Erwägung heraus würde sich eine höhere Nachnahmegebühr bei höheren Beträgen wohl rechtfertigen lassen. In der Praxis freilich hat die einheitliche Gebühr so große Vorteile, daß sie namentlich bei der geringen Zahl von Nachnahmen über höhere Beträge heute als das Richtige erscheinen muß.

In der Nachnahmegebühr war bisher auch die Gebühr für die besondere Gewährleistungspflicht für den Fall der unterbliebenen Einziehung des Betrags enthalten, die jetzt nicht mehr allgemein anerkannt wird. An und für sich ist die Zusammenziehung zu rechtfertigen. Wenn man aber die Gebühr mit in die Nachnahmegebühr einbezieht, war der Einheitsatz von 10 Pf. früher entschieden zu niedrig. Dieser Punkt wird später noch erörtert werden.

Hiernach kann der Aufbau unseres Nachnahmetarifs als durchaus richtig bezeichnet werden. Ein solcher Tarif darf aber nicht nur in seinen einzelnen Teilen betrachtet, sondern es muß die aus ihm hervorgehende Gesamtgebühr — besonders in ihrem Verhältnis zur Höhe der einzuziehenden Summe — berücksichtigt werden. Zweckmäßig vergleichen wir hier den alten mit dem neuen Tarif.

Es kostete

a) nach dem Tarife von 1878:

	Bei 20 *M* Nachnahme	Bei 120 *M* Nachnahme
1. ein Brief einfachen Gewichts in der 1. Zone	60 Pf. = 3 v. H.	260 Pf. = 2,17 v. H.
2. ein Brief einfachen Gewichts in der 2. Zone	80 Pf. = 4 v. H.	280 Pf. = 2,33 v. H.
3. ein Nachnahmepaket bis 5 kg in der 1. Zone	65 Pf. = 3,25 v. H.	265 Pf. = 2,21 v. H.
4. ein Nachnahmepaket bis 5 kg in der 2. Zone	90 Pf. = 4,5 v. H.	290 Pf. = 2,42 v. H.

b) nach dem Tarife von 1890/92:

	Bei 20 *M* Nachnahme	Bei 120 *M* Nachnahme
1. ein Brief einfachen Gewichts auf alle Entfernungen [1]............	40 Pf. = 2 v. H.	50 Pf. = 0,42 v. H.
2. ein Paket bis 5 kg in der 1. Zone.........	55 Pf. = 2,75 v. H.	65 Pf. = 0,54 v. H.
3. ein Paket bis 5 kg in der 2. Zone.........	80 Pf. = 4 v. H.	90 Pf. = 0,75 v. H.
4. eine Nachnahmedrucksache einfachen Gewichts............................	33 Pf. = 1,65 v. H.	43 Pf. = 0,36 v. H.

[1]) Ortsendungen sind außer Betracht geblieben.

Bei höheren Nachnahmebeträgen sind die entsprechenden Sätze in den vorstehend unter b 1 bis 4 angegebenen Fällen bei

	400 M	600 M	800 M
zu 1. . . .	0,15 v. H.	0,12 v. H.	0,10 v. H.
- 2. . . .	0,19 v. H.	0,14 v. H.	0,12 v. H.
- 3. . . .	0,25 v. H.	0,18 v. H.	0,15 v. H.
- 4. . . .	0,13 v. H.	0,11 v. H.	0,09 v. H.

Wenn man demgegenüber bedenkt, daß die Kosten für eine Nachnahmedrucksache über 5 M 4,6 v. H. des eingezogenen Betrags ausmachen, so muß es eigentlich wundernehmen, daß die durchschnittliche Höhe der Nachnahmebeträge trotz der den Kleinverkehr verhältnismäßig stark belastenden Kosten nur ungefähr 20 M beträgt. Diese Erscheinung ist aus verschiedenen Gründen zu erklären. Was zunächst den eigentlichen Nachnahmeverkehr betrifft, der ja hauptsächlich Nachnahmepaketverkehr ist, so kann man wohl sagen, daß der Wert des Inhalts bei einem sehr großen Teile der Pakete gering ist, jedenfalls im Durchschnitt den Betrag von 20 M kaum beträchtlich übersteigt. Die Beobachtung, daß der im Postgesetz auf 3 M für das Pfund festgesetzte Ersatzbetrag wohl in den meisten Fällen den Ersatzansprüchen genügt, scheint diese Behauptung zu bestätigen. Für den Geldeinziehungsdienst ist ferner zu bedenken, daß es bei uns zur Zeit an der Möglichkeit fehlt, kleinere Beträge — Vereinsbeiträge, Abschlagszahlungen u. a. m. —, soweit es sich nicht um Ortsverkehr handelt, anders als durch die Post einzuziehen, während für große Beträge auch andere Einziehungsgelegenheiten (Banken, Inkassogeschäfte) bestehen. Das Bankgewerbe kann sich der Einziehung kleinerer Beträge in anderen Orten mangels genügenden Verdienstes nicht widmen. Die Post aber ist mit ihren weit verzweigten Verkehrseinrichtungen imstande, die Geldeinziehung an allen, auch den kleinsten Orten, vorzunehmen, und sie kann dieses Geschäft verhältnismäßig sehr billig ausführen. Daraus hauptsächlich erklärt sich der niedrige Durchschnitt der Postnachnahmebeträge.

Aus der Berechnung der Postgebühren nach dem alten Tarife (S. 272) geht hervor, daß die Abstufung der Nachnahmegebühr nach der Höhe des Nachnahmebetrags den Absender bis zu einem gewissen Grade gerechter, aber sehr viel höher belastet als die einheitliche Vorzeigegebühr von 10 Pf. Andererseits wird man sagen können, daß die im Interesse der Tarifvereinfachung gewählte Einheitgebühr in keiner Weise hemmend gewirkt hat. Immerhin ist die Feststellung von Interesse, daß, wenn die Gebühren aus dem Nachnahmeverkehr nicht zur Deckung der Selbstkosten ausreichen sollten, bei höheren Nachnahmebeträgen eine höhere, nach dem Nachnahmebetrage abgestufte Vorzeigegebühr wohl zu rechtfertigen wäre. Ob freilich eine solche Maßnahme einen finanziellen Erfolg von einiger Bedeutung haben würde, ist mehr als fraglich.

In Sätzen vom Hundert des Nachnahmebetrags wird, wie später zu erörtern ist, die Nachnahmegebühr im Nachnahmepaketverkehr mit dem Ausland erhoben. Bei dem noch verhältnismäßig schwach entwickelten Auslandsnachnahmeverkehr, der Betriebsvereinfachungen noch nicht gebieterisch erheischt, braucht diese Berechnungsart nicht gerade unzweckmäßig genannt zu werden. Zur Zeit gilt der Höchstsatz von 20 cts für je 20 frcs. Die Geldübermittlungsgebühr wird auch dann erhoben, wenn die Annahme des

Üb

über den Nachnahmeverkehr im Reichs

Jahr	Nachnahmen innerhalb des Reichs-Postgebiets				Nachnahmen aus dem Ausland nach dem Reichs-Postgebiete				Nachnahmen aus dem Reichs-Postgebiete nach dem Ausland				Insgesamt sind im Reichs-Postgebiete vorgezeigt worden	
	Millionen Stück			über Millionen Mark	Millionen Stück			über Millionen Mark	Millionen Stück			über Millionen Mark	Millionen Stück Nach[...]	über Mil[...]
	B.	P.	zusammen		B.	P.	zusammen		B.	P.	zusammen			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1878	3,2	3,0	6,2	50,5	0,1	0,2	0,3	3,1	0,1	0,2	0,3	4,4	6,5	53,6
1879	2,6	3,0	5,6	44,4	0,1	0,2	0,3	2,9	0,1	0,3	0,4	4,6	5,9	47,[illegible]
1880	3,1	3,4	6,5	48,3	0,1	0,2	0,3	3,3	0,1	0,4	0,5	5,5	6,8	51,[illegible]
1881	2,9	3,3	6,2	45,7	0,1	0,3	0,4	3,6	0,1	0,4	0,5	5,9	6,6	49,[illegible]
1882	2,8	3,5	6,3	47,5	0,1	0,3	0,4	3,4	0,1	0,5	0,6	6,4	6,7	50,9
1883	2,9	4,0	6,9	51,9	0,1	0,3	0,4	4,1	0,1	0,6	0,7	7,5	7,3	56,[illegible]
1884	2,8	3,8	6,6	50,0	0,1	0,4	0,5	4,3	0,1	0,6	0,7	7,1	7,1	54,[illegible]
1885	3,0	4,3	7,3	55,4	0,1	0,5	0,6	5,1	0,1	0,6	0,7	7,7	7,9	60,[illegible]
1886	3,0	4,8	7,8	58,5	0,1	0,5	0,6	5,7	0,1	0,6	0,7	8,3	8,4	64,[illegible]
1887	2,8	4,4	7,2	56,3	0,1	0,6	0,7	6,2	0,1	0,6	0,7	7,7	7,9	62,[illegible]
1888	2,9	4,8	7,7	61,1	0,1	0,6	0,7	7,0	0,1	0,6	0,7	7,6	8,4	68,1
1889	2,9	5,5	8,4	67,8	0,1	0,8	0,9	8,1	0,1	0,7	0,8	9,4	9,3	75,9
1890	3,1	5,8	8,9	76,6	0,1	0,8	0,9	8,7	0,1	0,7	0,8	10,2	9,8	85,[illegible]
1891	3,6	6,1	9,7	87,3	0,1	0,8	0,9	9,1	0,1	0,7	0,8	10,7	10,6	96,4
1892	4,0	6,4	10,4	96,3	0,1	0,9	1,0	10,3	0,2	0,7	0,9	10,3	11,4	106,[illegible]
1893	4,5	6,9	11,4	104,7	0,1	0,9	1,0	11,1	0,2	0,8	1,0	12,1	12,4	115,[illegible]
1894	5,3	7,4	12,7	128,9	0,2	0,9	1,1	12,5	0,3	0,9	1,2	14,0	11,8	141,[illegible]
1895	6,5	8,0	14,5	175,8	0,2	1,0	1,2	15,1	0,3	0,8	1,1	15,6	15,7	19[illegible]
1896	8,0	8,1	16,1	212,4	0,3	1,0	1,3	17,1	0,5	1,0	1,5	21,2	17,4	22[illegible]
1897	9,4	8,7	18,1	274,8	0,4	1,1	1,5	20,0	0,6	1,1	1,7	23,6	19,6	2[illegible]
1898	10,9	9,5	20,4	316,7	0,5	1,1	1,6	22,2	0,8	1,2	2,0	28,0	22,0	3[illegible]
1899	12,5	10,4	22,9	388,6	0,7	1,2	1,9	28,5	0,9	1,3	2,2	35,2	24,8	41[illegible]
1900	15,5	10,6	26,1	465,3	0,8	1,4	2,2	33,1	1,2	1,5	2,7	41,7	28,3	49[illegible]
1901	17,5	11,5	29,0	516,8	0,8	1,6	2,4	37,5	1,4	1,6	3,0	49,6	31,4	55[illegible]
1902	18,9	12,4	31,3	555,4	0,9	1,6	2,5	40,6	1,8	1,8	3,6	52,6	33,8	59[illegible]
1903	20,8	12,4	33,2	572,5	1,1	1,7	2,8	41,7	1,9	1,8	3,7	56,8	36,0	614
1904	21,4	13,3	34,7	645,8	1,3	1,6	2,9	46,5	1,8	1,9	3,7	60,0	37,6	[illegible]
1905	22,6	14,0	36,6	681,6	1,3	1,6	2,9	47,4	1,9	1,9	3,8	61,2	39,5	72[illegible]
1906	25,1	14,2	39,3	782,9	1,4	1,7	3,1	57,7	1,0	2,0	3,9	69,0	42,4	84[illegible]
1907	28,7	13,8	42,5	859,6	1,5	1,8	3,3	59,9	2,4	2,1	4,5	77,1	45,8	91[illegible]
1908	31,1	15,0	46,1	934,0	1,5	1,9	3,4	62,5	2,5	2,3	4,8	83,6	49,5	97[illegible]
1910[1]	35,6	17,1	52,7	1 022,0	1,9	1,8	3,7	70,1	2,8	2,6	5,4	90,4	56,4	10[illegible]

[1] Für 1909 ist keine vollständige Statistik erschienen.

sicht

Postgebiete für die Jahre 1878 bis 1910.

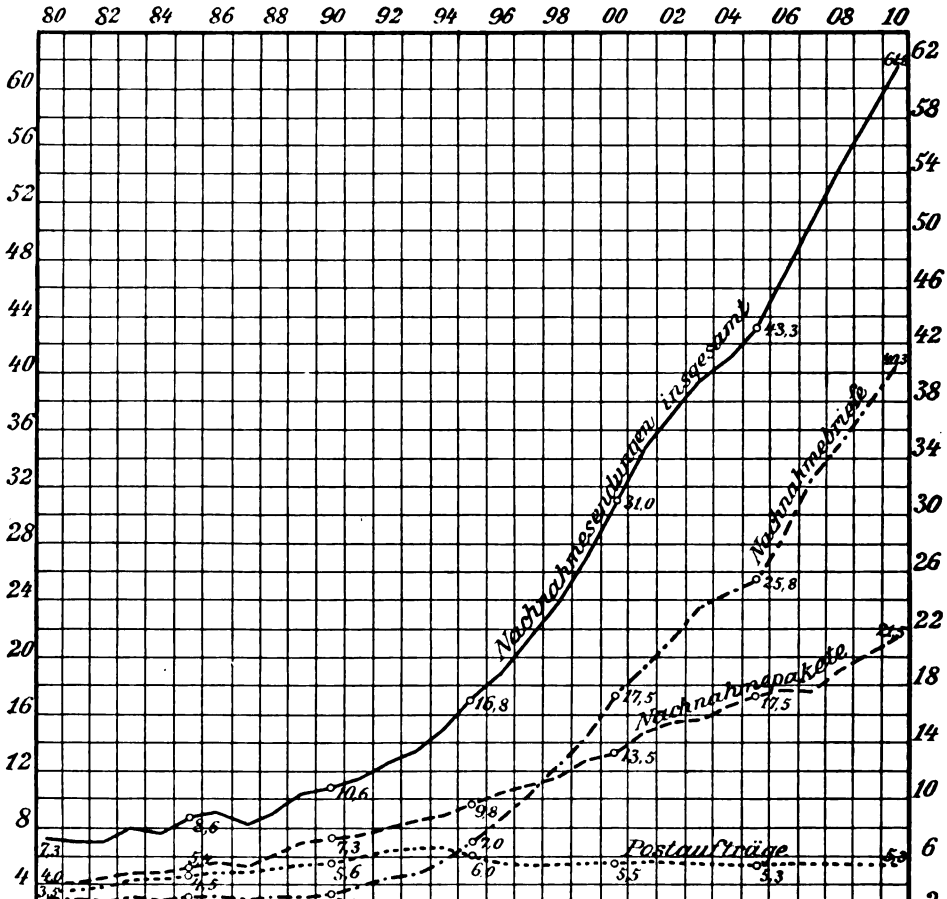
Gesamtnachnahmeverkehr des Reichs-Postgebiets: Millionen Stück: B. (Sp. 2 u. 6 u. 10)	P. (Sp. 3 u. 7 u. 11)	zusammen (Sp. 4 u. 8 u. 12)	über Millionen Mark (Sp. 5 u. 9 u. 13)	Zunahme und Abnahme[1]) gegen das Vorjahr um: Millionen Stück (Sp. 18)	in v. H.	Millionen Mark (Sp. 19)	Von den im Reichs-Postgebiete vorgezeigten Nachnahmen (Sp. 14 u. 15) blieben uneingelöst: Millionen Stück	v. H. der Gesamtzahl	über Millionen Mark	Darnach wurden eingelöst Millionen Mark (Sp. 15 abzüglich Sp. 25)	Durchschnittsbetrag einer Nachnahme innerhalb des Reichs-Postgebiets: Mark	Pf.	Jahr
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
3,4	3,4	6,8	58,0	—	—	—	—	—	—	—	8	12	1878
2,8	3,5	6,3	51,9	0,5	7,4	6,1	0,2	3,6	2,5	44,8	7	91	1879
3,3	4,0	7,3	57,1	1,0	16	5,2	0,2	3,0	2,6	49,0	7	46	1880
3,1	4,0	7,1	55,1	0,2	2,9	2,0	0,2	3,0	2,5	46,8	7	45	1881
3,0	4,3	7,3	57,3	0,2	2,3	2,2	0,2	3,0	2,6	48,3	7	50	1882
3,1	4,9	8,0	63,5	0,7	9,6	6,2	0,2	2,7	2,6	53,4	7	54	1883
3,0	4,8	7,8	61,3	0,2	2,5	2,2	0,2	2,8	2,3	52,0	7	62	1884
3,2	5,2	8,6	68,1	0,8	10,3	6,8	0,2	2,5	2,5	58,6	7	51	1885
3,2	5,9	9,1	72,5	0,5	5,8	4,4	0,2	2,4	2,5	61,7	7	51	1886
3,0	5,6	8,6	70,2	0,5	5,5	2,3	0,2	2,5	2,5	60,0	7	84	1887
3,1	6,0	9,1	75,6	0,5	5,8	5,4	0,2	2,4	2,6	65,5	7	94	1888
3,1	7,0	10,1	85,3	1,0	11,0	9,7	0,2	2,2	2,9	73,0	8	1	1889
3,3	7,3	10,6	95,4	0,5	5,0	10,1	0,3	3,1	3,6	81,7	8	57	1890
3,8	7,6	11,4	107,0	0,8	7,5	11,6	0,4	3,8	4,6	91,8	8	92	1891
4,3	8,0	12,3	116,8	0,9	7,9	9,8	0,4	3,5	5,4	101,2	9	21	1892
4,8	8,6	13,4	128,0	1,1	9,0	11,2	0,5	4,0	5,6	110,2	9	18	1893
5,8	9,2	15,0	155,4	1,6	11,9	27,4	0,8	6,8	12,3	129,1	10	12	1894
7,0	9,8	16,8	206,5	1,8	12,0	51,1	1,3	8,3	30,1	160,8	12	12	1895
8,8	10,1	18,9	250,7	2,1	12,5	44,2	1,9	10,9	42,7	186,8	13	18	1896
10,4	10,9	21,3	318,4	2,4	12,7	67,7	2,2	11,2	23,1	271,7	15	22	1897
12,2	11,8	24,0	366,9	2,7	12,7	48,5	2,8	12,7	82,5	256,4	15	57	1898
14,1	12,9	27,0	452,3	3,0	12,5	85,4	3,3	13,3	109,9	307,2	16	98	1899
17,5	13,5	31,0	540,1	4,0	14,8	87,8	4,2	14,8	149,4	349,0	17	84	1900
19,7	14,7	34,4	603,9	3,4	11,0	63,8	4,6	14,7	167,8	386,5	17	86	1901
21,6	15,8	37,4	648,6	3,0	8,7	44,7	5,1	15,1	182,8	413,2	17	75	1902
23,8	15,9	39,7	671,0	2,3	6,2	22,4	6,7	18,6	191,4	422,8	17	27	1903
24,5	16,8	41,3	752,3	1,6	4,0	81,3	6,1	16,2	221,3	471,0	18	59	1904
25,8	17,5	43,3	790,1	2,0	4,8	37,8	6,5	16,5	233,0	496,0	18	58	1905
28,4	17,9	46,3	909,6	3,0	7,0	119,5	7,4	17,5	288,5	552,1	19	89	1906
32,6	17,7	50,3	996,6	4,0	8,6	87,0	8,9	19,4	335,6	583,9	20	25	1907
35,1	19,2	54,3	1 080,1	4,0	8,0	83,5	9,7	19,6	363,6	632,9	20	25	1908
40,3	21,5	61,8	1 182,4	7,5	13,8	102,3	11,8	20,9	442,6	649,5	19	39	1910.

[1]) Die Zahlen, bei denen eine Abnahme stattgefunden hat, sind unterstrichen.

Graphische Darstellung

der Bewegung des deutschen Nachnahmeverkehrs.

(Zu den Spalten 16 bis 18 der Übersicht Seite 274/275.)



——————— *Nachnahmesendungen insgesamt.*

—·—·—·— *Nachnahmebriefe.* — — — — — — *Nachnahmepakete.* ············ *Postaufträge.*

Nachnahmepakets verweigert, also die Geldübermittlung gar nicht ausgeführt wird. Es ist daher mehrfach gefordert worden, daß in diesen Fällen ein anteiliger Betrag erstattet werde. Das würde aber das Verfahren derart umständlich machen, daß man darauf kaum wird eingehen können, zumal da im internationalen Verkehr neue Abrechnungen nötig sein würden.

Eine besondere Gewährleistung ist der Postverwaltung für den inneren deutschen Verkehr durch das Postgesetz nicht auferlegt. Dagegen enthält die Postordnung neuerdings die Vorschrift: »Ist die Aushändigung einer Nach-

nahmesendung erfolgt, ohne daß der Nachnahmebetrag ordnungsmäßig eingezogen worden ist, so leistet die Postverwaltung dem Absender, aber nur bei Einschreib- und Wertsendungen sowie gewöhnlichen Paketen mit Nachnahme, für den entstandenen unmittelbaren Schaden bis zum Betrage der Nachnahme Ersatz ....« Für die auf Nachnahmen eingezogenen Beträge haftet die Post schon immer wie für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge.

(Schluß folgt.)

Die bedeutendste Bücherei für Briefmarkenkunde.

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Auf der letzten Jahresversammlung der englischen Gesellschaft für Literatur über Briefmarkenkunde teilte der bekannte Philatelist E. D. Bacon den Mitgliedern der Gesellschaft mit, daß der vor längerer Zeit verstorbene Lord Crawford der englischen Nation eine im Britischen Museum unterzubringende Bücherei für Briefmarkenkunde hinterlassen habe, und daß er mit ihrer Prüfung und Übernahme von der Regierung betraut worden sei. Die Bücherei sei bei weitem die beste und umfassendste Sammlung von größeren Werken, einzelnen Büchern, Flug- und sonstigen Schriften über Postwertzeichen. Auf Wunsch der Regierung habe er auch ein Stückverzeichnis für die Bücherei aufgestellt. Diese Arbeit habe ihn mehrere Jahre vollständig in Anspruch genommen.

Das Verzeichnis umfaßt 450 doppelspaltige große Seiten und ist mit einem ausführlichen, interessanten, wissenschaftlich gehaltenen Vorwort über die Bücherei selbst sowie über ihre ehemaligen Besitzer versehen. Der vor kurzem veröffentlichte Baconsche Katalog hat in Fachkreisen allgemeines Aufsehen erregt, weil bisher nur wenige Eingeweihte über den Umfang und den Wert der Crawfordschen Bücherei unterrichtet waren, und das große Publikum erst durch das Bücherverzeichnis von der Ausdehnung und der Güte des ihm zugänglich gemachten Schatzes Kenntnis erhalten hat.

Angelegt wurde die Bücherei durch den Amerikaner John Kerr Tiffany, einen Rechtsanwalt in St. Louis (Missouri), bei dessen Tode im März 1897 sie bereits einen bedeutenden Umfang erreicht hatte. Seine Erben hatten keine Neigung, die Bücherei weiter auszubauen, und suchten sie daher zu verkaufen. Nach langen Verhandlungen erwarb sie Lord Crawford zu einem verhältnismäßig hohen Preise und ließ sie in sein Londoner Schloß am Cavendish square bringen, wo ihr allmählich ein ganzer Flügel eingeräumt wurde. Soweit bekannt, war Tiffany von 1870 bis 1890 in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika der einzige Sammler, der der Literatur für Briefmarkenkunde ernste Aufmerksamkeit widmete. Wie Bacon in dem Vorworte zu seinem Bücherverzeichnis ausführt, suchte Tiffany alles — von der kürzesten Flugschrift bis zum umfangreichsten Sammelwerke —, was irgendeine Beziehung zur Postbriefmarkenkunde hatte, in seinen Besitz zu bringen, gleichgültig, welcher Sprache und Herkunft es war.

Die Bücherei war beim Tode Tiffanys, soweit England und die Vereinigten Staaten von Amerika in Frage kommen, schon von einer geradezu erstaun-

lichen Vollständigkeit, wies aber in anderer Hinsicht, namentlich bezüglich Deutschlands, größere Lücken auf. Dieser Mangel wurde im Jahre 1907 ausgeglichen. Damals glückte es Lord Crawford, sich die viel begehrte und der Spekulation verfallene Bücherei des verstorbenen Amtsrichters Heinrich Fränkel in Berlin gegen einen allerdings unverhältnismäßig hohen Preis zu sichern. Diese Büchersammlung war derzeit die größte und vollständigste aller Büchereien für Briefmarkenkunde des festländischen Europas. Sie wurde mit der Tiffany-Bücherei verschmolzen und der Gesamtbestand dann weiter ausgebaut. Mit welchem Eifer Lord Crawford diese Arbeit betrieb, geht unter anderm daraus hervor, daß er die Tiffanyschen Abteilungen für »Kleine Briefmarkenzeitungen« und »Kleine Briefmarken-Flugschriften«, die beim Übergange der Sammlungen in seinen Besitz 51 und 21 Bände zählten, bis zu seinem Tode auf 154 und 129 Bände gebracht hatte. Das war jedoch nur eine der zahlreichen Verbesserungen, die Lord Crawford seiner Bücherei angedeihen ließ, deren Vervollständigung und sonstiger Ausbau ihm allmählich Lebenszweck geworden war. Viele der Tiffanyschen Bücher waren ungebunden und beschädigt. Diese Mängel wurden, soweit möglich, durch den Ankauf neuer Exemplare, im übrigen durch Instandsetzung der alten Stücke beseitigt. Die Bücherei befindet sich daher auch äußerlich in einem tadellosen Zustande.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Büchereiabteilung der Kataloge für die Versteigerung von Postwertzeichen, die eine recht beträchtliche Ausdehnung hat und für die Nachforschung nach dem Verbleibe seltener, nur noch in wenigen Exemplaren vorhandener Marken von hohem Werte ist. Soweit London, der größte Briefmarkenmarkt, in Frage kommt, sind die Firmen Wenton, Bull and Cooper, Pottick and Simpson sowie Plumridge & Co. durch die meisten Versteigerungskataloge vertreten. Nach den Ermittlungen Bacons hat die erste Versteigerung größerer Mengen wertvoller Briefmarken am 28. Mai 1870 in New York stattgefunden, der im März 1871 und im August 1873 gleichartige Versteigerungen in London folgten. Diese besorgte die Firma Sotheby, Wilkinson and Hodge für die Erben zweier Markensammler, die schon damals umfangreiche und wertvolle Sammlungen hinterlassen hatten. Das finanzielle Ergebnis der Versteigerung war so bedeutend, daß es allgemeines Aufsehen erregte.

Nach dem Testamente Crawfords kann die Büchersammlung in das Eigentum des englischen Staates nur übergehen, wenn er sich verpflichtet, sie weiter auszubauen, soweit erforderlich, auf dem laufenden zu erhalten und sie Studierenden, Forschern sowie auch Laien zugänglich zu machen. Mit der Erfüllung dieser von der Regierung als selbstverständlich übernommenen Verpflichtung ist das Kuratorium des Britischen Museums beauftragt worden. Über die künftige Gestaltung der Büchereiverhältnisse ist man sich noch nicht völlig klar. Voraussichtlich wird eine ganz neue Museumsabteilung gebildet werden, der eine größere Flucht von Zimmern mit eigenen Lesesälen usw. zu überweisen wäre. Erforderlichenfalls soll die Abteilung neu anzustellenden sachverständigen Beamten zur Verwaltung überwiesen und mit der großartigen Markensammlung vereinigt werden, die dem Museum durch den verstorbenen Mr. T. K. Tapling vermacht worden ist.

Lord Crawford war übrigens nicht nur ein Sammler von Bücherwerken für Briefmarkenkunde, sondern auch ein begeisterter Sammler der Briefmarken selbst. Jedoch befaßte er sich nur mit der Sammlung einzelner Markensorten. Es wird noch erinnerlich sein, daß seine hervorragende, in 80 großen Bänden untergebrachte Sammlung von Marken der britischen Kolonien sowie von

Italien und dessen Kolonien kurz vor seinem Tode durch Kauf in den Besitz des Mr. W. K. Veckitt in London überging. Eine weitere Sammlung von Marken Großbritanniens und der Vereinigten Staaten von Amerika bildet einen Teil des Crawfordschen Nachlasses. Es ist jedoch noch nicht bekannt, ob diese ebenfalls dem Britischen Museum zufallen wird.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1911.

Im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin ist vor kurzem der XXXII. Band der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik über die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den Kleinbahnen, erschienen, der die Ergebnisse des Rechnungsjahrs 1911 umfaßt. Zur Veranschaulichung des inzwischen eingetretenen Wachstums der deutschen Eisenbahnen stellen wir im folgenden die wesentlichsten Zahlen des neuesten Bandes den von uns zuletzt mitgeteilten gleichartigen Zahlen, die sich auf das Rechnungsjahr 1908 bezogen (Archiv 1910, S. 118 ff.), gegenüber. Dabei sind die Ziffern für 1908, soweit sie nicht im Texte besonders Erwähnung gefunden haben, den entsprechenden Ziffern für das Berichtsjahr in Klammern beigefügt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Ende des Rechnungsjahrs 1911 59 992 km gegen 57 354 km am Ende des Rechnungsjahrs 1908; sie hat also um 2638 km oder 4,6 v. H. zugenommen. Im Verhältnis der Staatsbahnen zu den Privatbahnen ist eine geringe Verschiebung zugunsten der Staatsbahnen eingetreten. Denn von der Gesamtlänge entfielen 1908 53 102 km oder 92,6 v. H. auf Staats- und 4252 km oder 7,4 v. H. auf Privatbahnen, 1911 dagegen 56 431 km oder 94,1 v. H. auf Staats- und nur noch 3561 km oder 5,9 v. H. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1911 34 523 km oder 57,5 v. H. Hauptbahnen und 25 469 km oder 42,5 v. H. Nebenbahnen, gegen 34 038 km oder 59,3 v. H. Haupt- und 23 316 km oder 40,7 v. H. Nebenbahnen im Jahre 1908. Die Zunahme war also wiederum bei den Nebenbahnen, wo sie 2153 km oder 9,2 v. H. ausmachte, wesentlich höher als bei den Hauptbahnen, die nur einen Zuwachs von 485 km oder 1,4 v. H. aufzuweisen hatten. Auf je 100 qkm kamen 1911 11,05 (10,56) km und auf je 10000 Einwohner 9,14 (9,07) km Eisenbahnen.

An Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1911 27 701 (25 634) Lokomotiven, 59 857 (53 586) Personenwagen, einschließlich 384 Triebwagen, und 613 001 (535 999) Gepäck- und Güterwagen, einschließlich 3 Triebwagen, zur Verfügung. Die Zunahme war also verhältnismäßig am höchsten bei den Gepäck- und Güterwagen, wo sie 14,4 v. H. ausmachte, während sie bei den Personenwagen nur 11,7 v. H. und bei den Lokomotiven nur 8,1 v. H. betrug. Die Beschaffungskosten der Fahrzeuge haben sich von 3621,87 Millionen Mark im Rechnungsjahre 1908 auf 4200,64 Millionen Mark oder um 15,4 v. H., mithin im Verhältnis zur Vermehrung der Zahl der Fahrzeuge immer noch recht beträchtlich erhöht.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1908: 11 812 oder durchschnittlich täglich 32,36 Züge,
1911: 12 262 - - - 33,59 - .

Während 1908 die Zahl der durchschnittlich auf die Betriebslänge entfallenden Züge um ein geringes zurückgegangen war, hat sie sich in dem inzwischen verflossenen dreijährigen Zeitraum um 450 oder durchschnittlich täglich 1,23 Züge gehoben.

An Wagenachskilometern wurden von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen auf den vollspurigen Betriebstrecken im Rechnungsjahre 1911 30 455,88 Millionen geleistet, gegen 25 695,68 Millionen im Rechnungsjahre 1908. Hiervon entfielen 1911 auf die Personenwagen 8250,26 (6898,64), auf die Gepäck- und Güterwagen 21 656,44 (18 287,06) und auf die Postwagen 549,18 (509,98) Millionen Achskilometer. Die Steigerung gegenüber dem Jahre 1908 betrug insgesamt 18,5 v. H., bei den Personenwagen 19,6, bei den Gepäck- und Güterwagen 18,4 und bei den Postwagen 7,7 v. H. An Lokomotivkilometern wurden 1911 von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangierdienste 1152,65 Millionen zurückgelegt, d. s. gegenüber dem Stande des Jahres 1908 mit 1085,22 Millionen Lokomotivkilometern mehr 67,43 Millionen oder 6,2 v. H.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewichte der Personen nebst Handgepäck (zu je 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 52 176,24 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1908 auf 64 667,01 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1911, also um 23,9 v. H., und die tote Last (das Eigengewicht der Lokomotiven, Tender, Wagen, Triebwagen) im gleichen Zeitraume von 161 514,88 auf 196 430,46 Millionen Tonnenkilometer, mithin um 21,6 v. H. gestiegen. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde 1911 eine Gesamtlast von 4,37 (3,75) Millionen Tonnen bewegt.

Zum Nachweis des Personenverkehrs werden wiederum die aus diesem Verkehr erzielten Einnahmen herangezogen. Sie haben sich 1911 auf 926,86 (773,19) Millionen Mark belaufen, mithin auf 153,67 Millionen Mark oder 19,9 v. H. mehr als 1908. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von durchschnittlich 15 926 (13 903) *M*. Das bedeutet eine Steigerung der kilometrischen Durchschnittseinnahme um 2023 *M* oder 14,6 v. H. in drei Jahren.

Der Anteil der einzelnen Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung betrug:

	1908	1911
bei der I. Klasse	3,16 v. H.	2,96 v. H.,
- - II. Klasse	17,84 -	17,07 -
- - III. Klasse	41,67 -	42,95 -
- - IV. Klasse	35,49 -	35,31 -
- - Militärbeförderung	1,84 -	1,71 -
	100,00 v. H.	100,00 v. H.

Einen Zuwachs hat hiernach nur der Anteil der dritten Wagenklasse erfahren. Bemerkenswert ist vor allem, daß die starke Abwanderung in die vierte Wagenklasse, die mit dem Jahre 1907 begonnen hatte — der Anteil

der vierten Wagenklasse war in dem einen Jahre von 1906 bis 1907 von 25,22 auf 33,76 v. H. gestiegen (vgl. Archiv 1909, S. 276) —, nunmehr ihren Höhepunkt überschritten zu haben scheint, da ihr Anteil an der Gesamteinnahme, wenn auch in verhältnismäßig sehr geringem Umfange, nämlich um 0,18 v. H. zurückgegangen ist.

An *Personenkilometern* wurden 1911 im ganzen 37 855,21 (30 989,51) Millionen — 22,2 v. H. mehr als 1908 — zurückgelegt. Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer betrug 2,35 (2,40) Pf. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen 1911 durchschnittlich 25 Eisenbahnfahrten mit einer durchschnittlichen Wegestrecke von 23,03 km gegen 22 Fahrten und 22,75 km Wegestrecke durchschnittlich im Jahre 1908.

Bei dem *Güterverkehr* ist gegenüber dem Rückgange des Jahres 1908 ein erfreulicher Aufschwung zu verzeichnen, und zwar sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch in bezug auf die Erträgnisse. Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postguts ist von 45 839,81 Millionen im Jahre 1908 auf 57 092,59 Millionen im Jahre 1911 oder um 24,5 v. H., die Einnahme aus dem Güterverkehr im gleichen Zeitraume von 1726,84 auf 2131,79 Millionen Mark oder um 23,5 v. H. gestiegen. Jedes Kilometer brachte 1911 eine Einnahme von 35 890 (30 465) *M*, also gegen 1908 5425 *M* oder 17,8 v. H. mehr.

Die *Bauaufwendungen* für die vollspurigen deutschen Bahnen erreichten 1911 eine Höhe von 17 605,39 (16 022,28) Millionen Mark; sie haben mithin eine Vermehrung um 9,9 v. H. erfahren.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden *Schmalspurbahnen* — ausschließlich der Kleinbahnen — betrug am Ende des Rechnungsjahrs 1911 2215 km gegen 2116 km Ende 1908. An Betriebsmitteln standen 506 (478) Lokomotiven, 1368 (1243) Personenwagen und 11 538 (10 836) Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Von diesen Fahrzeugen wurden 181,58 (157,43) Millionen Wagenachskilometer geleistet. Die Baukosten der Schmalspurbahnen beliefen sich Ende 1911 auf 175,50 Millionen Mark gegen 161,55 Millionen Mark Ende 1908.

Beitrag zur Geschichte der fahrenden Posten in Österreich.

Die erste amtliche Erwähnung von Postwagen in Österreich findet sich, wie wir dem 1. Hefte »Maximilian, Ritter Otto von Ottenfeld« einer im Verlage von R. Spieß & Co. in Wien erscheinenden Schriftenfolge »Österreichische Postbiographie« entnehmen, in einem kaiserlichen Patente vom 16. Dezember 1748. Darin wird ausländischen Boten untersagt, »mit kleinen Verschlägen, Truhen, Schachteln, so unter 8 Pfunde wägen, die Gränzen an jenen Örtern zu betreten, wo wirkliche Postwägen aufgerichtet sind«. Von einer eigenen österreichischen Fahrpostanstalt kann aber erst seit dem Jahre 1749 gesprochen werden, in dem die tatsächliche Einführung von Postwagen (Diligencen) zwischen Wien und Regensburg erfolgte. Das Beförderungsmittel entwickelte sich nur langsam; 1783 bestanden erst 6 wöchent-

liche Postwagenfahrten, 1791 belief sich ihre Zahl auf 16 und 1820 auf 41 wöchentliche und 7 zweiwöchentliche Fahrten. Das Reisen mit den langsamen, unbequemen und teueren Gefährten gehörte nicht zu den Annehmlichkeiten.

Eil- oder Schnellwagen waren damals noch nicht bekannt. Als 1821 und 1822 die ersten Anträge auf Einführung solcher Wagen gestellt wurden, fanden sie bei der Allgemeinen Hofkammer — der Zentralstelle für die Verwaltung aller Staatswirtschaftszweige der ganzen Monarchie — keine Billigung. Die Direktion der fahrenden Posten, an deren Spitze seit 1819 der vormalige Hofsekretär im Postdepartement, Maximilian Ritter Otto von Ottenfeld, stand, war jedoch von der Zweckmäßigkeit des Vorschlags so sehr überzeugt, daß sie am 26. November 1822 nochmals einen Versuch machte und beantragte, »daß zunächst zweimal in der Woche an bestimmten Tagen von Wien nach Prag und retour zwei- oder vierspännige Passagierwagen unter Begleitung eines Kondukteurs abgehen sollten. Außerdem wäre zur größeren Bequemlichkeit des Publikums zu gestatten, auch in den übrigen Tagen, an denen kein Passagierwagen abfährt, und wenn ein oder mehrere Passagiere in Gesellschaft ganz allein für sich ohne Begleitung eines Kondukteurs, sondern nur unter Beigabe eines eigenen Stundenpasses auf dieser Route reisen wollten und das tarifmäßige Porto für vier Personen entrichteten, eine Extrafahrt einzuleiten«. Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Billigkeit der Fahrten mit den Eilwagen waren zur Unterstützung des Antrags hervorgehoben mit dem besonderen Hinweise darauf, daß die schwerfälligen Postwagen 5 Tage für die Strecke von Wien nach Prag brauchten, während die Eilwagen dieselbe Strecke in nur 36 Stunden zurücklegen würden, und namentlich darauf, daß trotz der Verbesserung und Beschleunigung das Passagierporto von 22 fl auf 15 fl herabgesetzt werden könne.

Die Allgemeine Hofkammer in Wien stimmte nun zwar dem Antrage zu; allein es kam trotzdem noch nicht zur Ausführung des Planes. Ottenfeld suchte daher im folgenden Jahre um die Genehmigung nach, versuchsweise Eilwagen auf der kürzeren und weniger kostspieligen, verkehrsreichen Strecke zwischen Wien und Brünn einzuführen. Diesem Antrage wurde unterm 12. April 1823 entsprochen durch die Anweisung, nunmehr sofort mit Fahrten auf dieser Strecke zu beginnen und eine entsprechende Bekanntmachung zu erlassen. Diese hatte folgenden Wortlaut:

Bekanntmachung

wegen Einführung eigener Eil- oder Passagiers-Wägen von Seite der Anstalt der k. k. fahrenden Posten.

Mit Genehmigung der k. k. allgemeinen Hofkammer werden von der Direction der k. k. fahrenden Posten, ausschließlich zur Beförderung von Personen, eigene Passagiers-Wägen unter der Benennung

Eilwägen

auf der Post-Route zwischen Wien und Brünn in Gang gesetzt.

Vom dritten des künftigen Monathes May angefangen gehen solche wöchentlich zwey Mahl, und zwar

von Wien

am Dinstage und Sonnabende;

von Brünn

aber am Montage und Donnerstage jedes Mahl früh um 6 Uhr ab, und treffen nach einem Aufenthalte von Einer Stunde in Poysdorf, wo die Reisenden

das Mittagsmahl einnehmen können, an dem nämlichen Tage Abends spätestens 9 Uhr am Bestimmungsorte ein. Zur Beförderung mit diesen Eil- oder Passagiers-Wägen können keine Frachtstücke, sondern nur geldbeschwerte Briefe oder kleine Geld Groppi zur Aufgabe gebracht werden.

> Die Wägen sind von leichter Bauart, gedeckt, und mit bequemen Sitzen für neun Personen eingerichtet.
>
> Die Person bezahlt bey Bestellung eines Platzes
>
> a) eine Einschreibgebühr von 10 kr. Conv.-Münze gegen Ausfertigung eines Vormerkscheines, dann
>
> b) für jede Meile 20 kr., mithin für die Fahrt von Wien nach Brünn, oder zurück, für 19 Meilen 6 fl. 20 kr. in Conv.-Münze, und kann 20 Pfund an Gepäcke, worunter jedoch nicht Koffer, sondern lediglich Mantelsäcke, oder solchen ähnliche Packete verstanden werden, portofrey mit sich nehmen, wie auch noch 30 Pfund sich mittelst der Brancard-Wägen zahlungsfrey nachsenden lassen.

Jedes einzelne Stück der Bagage muß mit der Adresse und der Angabe des Bestimmungsortes versehen seyn, und keine Waaren, sondern lediglich Passagiers-Gepäcke enthalten.

Die Absendung dieser Bagage wird nach Verlangen des Reisenden entweder den Abend vor Abgang des Eilwagens voraus oder den darauf folgenden Tag Statt finden.

An diesen Wägen befinden sich überdies noch zwey Plätze, auf welchen Personen Sitze ohne Bedachung einnehmen können.

Die Person bezahlt für einen solchen Sitz 12 kr. pr. Meile, mithin für 19 Meilen 3 fl. 48 kr. Conv.-Münze, kann aber nur 20 Pfund an Gepäcke frey mitnehmen.

Unter Weges ist an die Postillione gar kein Trinkgeld abzugeben, sie erhalten solches aus der Post-Casse, und haben daher gar keinen Anspruch auf eine Bezahlung von Seite der Passagiere.

Die Vormerkung zur Mitfahrt muß einige Tage vor der Abfahrt bey der k. k. Hauptpostwagens-Expedition in Wien, welche sich am Dominicaner-Platze im Barbara-Stifte Nr. 666 befindet, so wie in Brünn bey der dortigen k. k. Postwagens-Expedition, dann unter Weges bey den k. k. Post-Stationen geschehen, und jedes Mahl hier in Wien der gewöhnliche Passier-Schein der k. k. Polizey-Ober-Direction beygebracht werden, ohne dessen Beybringung der Reisende zur Fahrt nicht aufgenommen werden kann................

Sollten außer den eben bestimmten Tagen, wo kein Eilwagen abgehet, einige Personen, wenigstens Vier an der Zahl, für sich allein, ohne Begleitung eines Conducteurs, von hier nach Brünn, oder von dort nach Wien reisen wollen, so werden sie mittelst einer Separat-Fahrt, und mit Beygebung eigener Stundenpässe in leichten viersitzigen Wägen in eben dem festgesetzten Zeitausmaße befördert werden.

Es bleibt auch der Willkühr dieser Reisenden überlassen, bey derley Extra-Fahrten unter Weges zu übernachten, jedoch muß die Bestellung dieser Separat-Fahrt immer Einen oder mehrere Tage vor der Abreise bey den Haupt-Postwagens-Expeditionen in Wien und Brünn geschehen, und der Ort der Post-Station, wo übernachtet wird, angegeben werden, um nach dieser Bestimmung die weiters nöthigen Einleitungen bei den Post-Stationen treffen zu können.

Bey Bestellung einer derley Fahrt bezahlt die Person, nebst der Einschreibgebühr von 10 kr., einen Porto von 48 kr. Conv.-Münze, mit Einrechnung des Postillions-Trinkgeldes pr. Station, mithin für 19 Meilen 7 fl. 36 kr. Conv.-Münze, und kann gleichfalls an Gepäcke 20 Pfund mitnehmen, und 30 Pfund sich portofrey mittelst der Brancard-Wägen nachsenden lassen.

Von der Direktion der k. k. fahrenden Posten.

Wien am 21. Aprill 1823.

Pünktlich ging der erste Eilwagen am 3. Mai 1823 früh 6 Uhr von Wien ab. Er traf mit einer Fahrzeit von 14 Stunden (einschließlich einer einstündigen Unterbrechung für das Mittagsmahl) abends um 8 Uhr in dem 19 Postmeilen entfernten Brünn ein. Der Erfolg der neuen Einrichtung war so groß, daß mit den ersten 7 Eilwagenfahrten bereits 63 Personen, also 31 mehr befördert wurden, als im ganzen Jahre 1822 mit den alten Postwagen von Wien nach Brünn gereist waren. Als sich die daraufhin ins Leben gerufenen Eilwagenkurse Wien–Prag und Wien–Preßburg ebenfalls bewährt hatten, erteilte die Allgemeine Hofkammer Anweisung, Eilwagenfahrten auf allen übrigen Strecken einzurichten.

Mit Befriedigung konnte Ottenfeld auf dieses Ergebnis blicken; um so mehr, wenn man sich vergegenwärtigt, daß seine Zeitgenossen kurz vorher den Plan, auch die Nacht zur Personenbeförderung zu benutzen, für ein Hirngespinnst erklärt hatten. Denn die Postwagen verkehrten bis dahin immer nur am Tage, und man hatte die Einwilligung nur gegeben, um zu beweisen, daß der Gedanke unausführbar sei.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Straßenverhältnisse im Schutzgebiet Togo. Mit der fortschreitenden Entwicklung des Schutzgebiets war stets ein Ausbau des Wegenetzes verbunden, so daß fahrbare Straßen heute bereits in beträchtlicher Zahl und auf weiten Strecken zur Verfügung stehen. Auf Grund von Mitteilungen im nichtamtlichen Teile des Amtsblatts für das Schutzgebiet Togo sei nachstehend eine kurze Übersicht des heutigen Standes der Schutzgebietstraßen gegeben.

Das ausgedehnteste Straßennetz besitzt der Anechobezirk. Es sind 647,1 km Straßen mit einer Breite von 3,5 bis 5,0 m vorhanden, die auf Laterit- oder Lehmboden liegen. Eine Beschotterung ist nicht vorhanden. Die Lateritstraßen sind jederzeit, Lehmstraßen nur in der trockenen Jahreszeit mit leichtem Fuhrwerk fahrbar. Im Bau begriffen sind 46,5 km Straßen, die noch im Laufe des Rechnungsjahrs werden fertiggestellt werden.

Im Bezirk Lome-Land sind 134,6 km Straßen mit einer Breite von 3,5 bis 4,0 m vollendet, die teils beschottert, teils mit Laterit befestigt sind. Sie können jederzeit mit leichtem Fuhrwerk befahren werden. Weitere 10 km gehen in nächster Zeit ihrer Vollendung entgegen. Da der Bezirk in der Nord-Süd-Richtung von zwei Bahnlinien — Küstenbahn Lome-Anecho (45 km),

am 18. Juli 1905 eröffnet, und Lome–Agome–Palime (123 km), am 27. Januar 1907 eröffnet — durchschnitten wird, sind Straßenbauten nur noch in beschränktem Umfange erforderlich.

Der Bezirk Misahöhe besitzt 105 km fertige, teilweise beschotterte Straßen, die zum größten Teile für Lastkraftwagen befahrbar sind. Weitere 32 km davon werden in diesem Frühjahr mit einer kräftigen Schotterdecke versehen werden. Ferner sollen die auf diesen Strecken vorhandenen leichten Holzbrücken durch solche von 9 t Tragfähigkeit ersetzt werden.

Die im Atakpamebezirk für Wagenverkehr geeigneten Straßen haben eine Gesamtlänge von 137 km. Besonders zu erwähnen ist darunter die wichtige, nach Norden führende Straße Atakpame–Sokode, von der 85 km im genannten Bezirke liegen. Sämtliche Straßen besitzen Schotterdecke. Im Bau begriffen sind 14 km, die in gleicher Weise ausgeführt werden.

Im Bezirk Sokode–Bassari ist bis jetzt nur ein geringes Bedürfnis für fahrbare Straßen vorhanden. Es sind daher auch nur die südliche Hauptverbindungstraße Sokode–Atakpame bis zur Bezirksgrenze und die Straße Aledjo–Basilo für Wagenverkehr ausgebaut und beschottert worden. Die Gesamtlänge der fahrbaren Straßen beträgt 120 km. Schon in nächster Zeit dürfte sich die Inangriffnahme und Ausführung größerer Straßenbauten im Bezirk als notwendig erweisen.

Die früheren Hauptverkehrstraßen Lome–Palime und Lome–Atakpame werden seit Eröffnung der Bahnlinien — Linie Lome–Atakpame (163 km), eröffnet 1. April 1911 — nur so weit unterhalten, als sie Zufahrtstraßen zu einzelnen Bahnstationen bilden. Durch diese Maßregel soll der Verkehr auf die Bahnlinien abgelenkt werden. Für den örtlichen Personen- und Traglastenverkehr sind die Straßen auch weiterhin brauchbar. Die die Straße Lome–Atakpame kreuzenden größeren Flußläufe können auf den Eisenbahnbrücken überschritten werden, die zu dem Zwecke für den Fußgängerverkehr freigegeben worden sind.

Danach verfügte das Schutzgebiet bisher im ganzen über 1146 km fahrbare Straßen, während weitere 70,5 km bis zum 1. April 1913 fertiggestellt sein sollten.

Dieser rüstige Ausbau der Wege zu Fahrstraßen läßt eine baldige Entwicklung des Kraftwagenwesens erhoffen. Bisher waren in der Hauptsache nur Motorräder in Gebrauch. Seit kurzem hat sich aber — laut Mitteilung im nichtamtlichen Teile des Deutschen Kolonialblatts — ein Kraftwagenunternehmen gebildet, das zunächst den Verkehr zwischen Palime und Kpandu vermitteln will und den Betrieb inzwischen schon aufgenommen haben wird.

Der Panamakanal soll amtlichen Nachrichten zufolge Mitte des Jahres 1913 fertiggestellt und zu Anfang des Jahres 1915 feierlich eröffnet werden. Bei den durch die Bodenbeschaffenheit des Baugeländes in den letzten Jahren im Kanalgebiet veranlaßten Vorkommnissen sind indes neuerdings Zweifel darüber entstanden, ob diese Fristen werden eingehalten werden können. Der glücklichen Vollendung des Kanals drohen nämlich Gefahren verschiedener Art, deren ernsteste die gewaltigen Abrutschungen sind, die an den Böschungen, besonders in dem großen Culebradurchstich, auftreten, wo die Anden in einer Tiefe bis zu 160 m unter dem Böschungsrande und in einer Sohlenbreite von 100 m durchbrochen werden. Das Kanalbett muß hier in sehr hartes Felsgestein hineingearbeitet werden, das merkwürdigerweise trotz

seiner Härte an der Luft schnell verwittert und brüchig wird, außerdem aber vielfach umfangreiche Hohlräume enthält, die durch Tonmassen ausgefüllt sind. Die Tonmassen werden oft schon durch einen stärkeren Regenguß zum Gleiten gebracht und reißen dann stets große Mengen des umliegenden Gesteins und des darüber befindlichen Erdreichs mit sich in das fertige Kanalbett. Schon der Lessepssche Kanal hatte unter solchen Abrutschungen schwer zu leiden, aber doch nicht entfernt in dem Maße wie der jetzige, in seinen Abmessungen bedeutend vergrößerte Kanal. Im Jahre 1887 stürzten in einer Nacht 78 000 cbm Gestein von den Böschungen ab, was damals als ein großer Unglücksfall betrachtet wurde. Längere Zeit hindurch sind dann, abgesehen von kleineren Erdrutschen, Abstürze nicht mehr vorgekommen. Am 9. Februar 1911 erfolgte jedoch ein regelrechter Bergsturz, der 300 000 cbm Gestein in die Tiefe riß, drei Eisenbahnmaterialzüge verschüttete und 50 Menschen lebendig begrub. Ein Jahr später, am 10. Februar 1912, lösten sich an einer anderen Stelle 250 000 cbm Gestein vom Felsen ab und stürzten in das fertige Kanalbett. Diesem Mißgeschick folgte am 5. September 1912 ein neuer Rutsch, der 1 200 000 cbm Gestein in das Kanalbett beförderte, zu deren Beseitigung mehr als zwei Monate erforderlich waren, um die sich die Fertigstellung des Kanals verzögert. Während diese Abstürze im wesentlichen die durch den natürlichen Felsen gebildeten Kanalufer betrafen, beginnen in allerneuester Zeit auch die aus befestigtem Erdreich hergestellten Böschungen an einigen Punkten nachzugeben. So ereigneten sich am 16. und am 19. Januar 1913 größere Erdrutsche, und gewisse Anzeichen geben Anlaß zu der Befürchtung, daß es an einer verhältnismäßig schmalen, seit langem beobachteten Stelle des Kanals nur eines geringen Anstoßes bedürfe, um etwa 125 000 cbm Erde ins Gleiten zu bringen, die das Kanalbett an jener Stelle vollständig ausfüllen würden. Treten solche Ereignisse nach der Eröffnung der Schiffahrt im Kanal ein, so würde die Benutzung der Verkehrstraße für große Fahrzeuge auf Monate hinaus ganz oder größtenteils unterbrochen werden.

Nach der Füllung des Kanals wird der Wasserdruck dem unsicheren Zustande der Böschungen zwar ein gewisses Gegengewicht entgegensetzen; die Wirkung kann jedoch im ganzen nur gering sein, da z. B. im Culebraeinschnitte die Höhe der Böschungen sich mehr als 100 m über den Wasserspiegel erhebt, und die durch das Wasser sowie durch den Wellenschlag verursachten Ausspülungen das Zustandekommen der Bergstürze begünstigen. Die Amerikaner versuchen durch stete Verringerung des Böschungswinkels, durch Besprengung der Böschungswände mit Beton u. a. m. dem immer wieder auftretenden Unheile zu steuern. Den geringen Erfolg dieser Vorbeugungsmaßregeln zeigt am besten die Tatsache, daß gerade die größten und gefährlichsten Abstürze in jüngster Zeit vorgekommen sind, und daß selbst an Stellen, die seit Jahren als fertig und gesichert gelten, das Gleiten der Massen in unheimlichem Umfange zu beobachten ist.

Die Eisgefahr im nordatlantischen Ozean. Das englische Handelsministerium hat sich mit den größten, an der transatlantischen Fahrt beteiligten Dampfergesellschaften in Ausführung der von dem »Merchant Shipping Advisory Committee« in seinem Bericht über die Lebensrettung auf See erteilten Ratschläge dahin geeinigt, im nordatlantischen Ozean, nördlich der Dampferstraße von Europa nach Amerika, ein Wachtschiff für die Eisbeobachtung zu unterhalten. Das Schiff soll sich nicht zu weit von der nord-

amerikanischen Küste entfernen und seine Meldungen über die Bewegung des Eises allen beteiligten Fahrzeugen zukommen lassen.

Behufs Erlangung eines geeigneten Wachtschiffs hat man seit längerer Zeit eingehende Ermittlungen angestellt, die nunmehr zur Anmietung des Walfischfängers »Scotia« geführt haben, der sich schon auf der schottischen antarktischen Expedition bestens bewährt hat. Das jetzt in Dundee liegende Schiff, mit dessen Ausrüstung sofort begonnen worden ist, soll sogleich auf seinen Posten abgehen. Das Fahrzeug ist mit einer Marconistation für drahtlose Telegraphie von großer Reichweite ausgerüstet, so daß es auch bei weiterer Entfernung von der Küste mit den Telefunkenstationen in Neu Fundland und in Labrador verkehren kann. Die Kosten der Expedition werden von der englischen Regierung und den beteiligten Dampfschiffsreedereien gemeinsam getragen. Ausgeführt werden die Eisbeobachtungen von drei wissenschaftlich gebildeten Fachleuten, die beim Stilliegen des Schiffes auch ozeanographische und meteorologische Beobachtungen von allgemeinem Werte und von unmittelbarem Nutzen für die Kenntnis der Bewegung des Eises machen sollen.

Die »Scotia« ist eine hölzerne Bark von 357 Tonnen Raumgehalt. Sie ist 1872 in Drammen (Norwegen) erbaut und nachträglich mit einer Dampfmaschine ausgestattet worden.

Der Montblanc-Durchstich. Die französische Regierung hat nach eingehender Prüfung auf den seit Jahren erwogenen Faucille-Durchstich endgültig verzichtet, weil ihr die Paris–Lyon-Méditerranée-Eisenbahngesellschaft überzeugend nachgewiesen hat, daß durch einen verbesserten Ausbau der Linie Bellegarde–Sainte Amour und durch Einstellung zeitgemäßer Betriebsmittel die Fahrzeit mehr verkürzt werden könne als durch die Erbauung des Faucilletunnels. Gleichzeitig hat dieselbe Regierung aber grundsätzlich beschlossen, den Montblanc zu durchbohren.

Schon im Januar des Jahres 1907 beschäftigten sich die Regierungen Frankreichs und Italiens in gemeinsamen Verhandlungen damit, durch den höchsten der europäischen Berge eine Bahnlinie hindurchzuführen. Der verkehrstechnische Vorteil, den der geplante Montblanctunnel verspricht, ist recht bedeutend. Es würde durch ihn z. B. die Entfernung von Paris nach Mailand um etwas über 80 km abgekürzt und Calais der lombardischen Hauptstadt um mehr als 100 km näher gerückt werden, was für den Verkehr zwischen England und Italien sowie für die Beförderung der britisch-indischen Überlandpost von der größten Bedeutung sein würde. Nach fachmännischem Urteil stehen der Durchführung des Unternehmens zwar gewaltige, aber nicht unüberwindliche technische und finanzielle Schwierigkeiten entgegen. Außer dem eigentlichen, 13 km langen Tunnel durch den Montblanc wären nämlich noch zahlreiche kleinere Bergdurchbrüche erforderlich. Die gesamte Tunnelanlage würde nach den bisherigen Berechnungen etwa rund 100 Millionen Mark kosten. Der Tunnel soll auf französischem Gebiete im Chamonixtale beginnen, nach der alten Römerstadt Aosta führen und der längste aller Alpentunnel sein. Dem vor einigen Jahren eröffneten Simplontunnel würde er, wie von beteiligter Seite bestimmt angenommen wird, erheblichen Abbruch tun. Die Schweiz fürchtet daher auch, daß ihre Verkehrseinnahmen nach der Fertigstellung des Montblanctunnels eine starke Verminderung erfahren werden.

Betriebsergebnisse türkischer Eisenbahnen im Jahre 1912. Der im Oktober 1912 ausgebrochene Balkankrieg hatte u. a. zur Folge, daß die unter deutscher Leitung stehenden Bahnen der europäischen und der asiatischen Türkei (die Saloniki–Monastir-Eisenbahn mit Zweiglinien, die anatolischen Eisenbahnen, die Bagdadbahn und die Mersina–Adana-Eisenbahn) längere Zeit hindurch vorwiegend oder ausschließlich für Militärtransporte in Anspruch genommen wurden. Die Eisenbahnen der europäischen Türkei haben sich außerdem zeitweilig allgemein eine völlige Stillegung ihres Betriebs durch die verbündeten Balkanstaaten gefallen lassen müssen. Unter diesen Umständen hatten die genannten vier Bahnen Mitte Oktober 1912 die bis dahin üblichen Veröffentlichungen ihrer wöchentlichen Betriebsausweise eingestellt. Nunmehr liegen die Zusammenstellungen über die Ergebnisse des Jahres 1912 vor, die insofern allgemein überrascht haben, als sowohl die Gesamteinnahmen als auch der Durchschnittsertrag für 1 km eine sehr ansehnliche Steigerung aufzuweisen haben. Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre betragen insgesamt etwa 5 Millionen Frank, d. s. etwa 30 v. H. der Einnahmen des Jahres 1911. Die Einnahmesteigerung ist hauptsächlich auf die Militärtransporte in den letzten Monaten des Jahres 1912 zurückzuführen, deren Bezahlung die türkische Regierung den Betriebsgesellschaften allerdings zum Teil noch schuldet; die rückständigen Beträge sollen aber im beiderseitigen Einverständnis gegen die Regierungsforderungen aufgerechnet werden. Der Anteil der türkischen Regierung an der Einnahme der vier Bahnen beläuft sich auf rund 1 559 000 frcs gegenüber einer Zuschußleistung für das Jahr 1911 in Höhe von 875 000 frcs. Die finanzielle Verbesserung für die türkische Regierung gegenüber dem Vorjahre beträgt mithin 2 434 000 frcs.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 10. BERLIN, MAI. **1913.**

Denkschrift über die Frage der Errichtung einer Pensionskasse für Postagenten.

Dem Reichstag ist auf sein Ersuchen, erneute Erwägungen über die Errichtung einer Pensionskasse für Postagenten anzustellen und ihm das Ergebnis mitzuteilen, folgende Denkschrift vorgelegt worden.

1. Allgemeines.

Der große Aufschwung des Wirtschaftslebens gegen Ende der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erzeugte das Bedürfnis nach einer beträchtlichen Vermehrung der Postanstalten auf dem platten Lande. Die Unterhaltung einer Postanstalt der damals niedrigsten Klasse — Postexpedition = Postamt III — war jedoch zu kostspielig, um die Befriedigung des Bedürfnisses in erwünschtem Maße zu gestatten. Es wurde deshalb im Jahre 1871 eine neue Klasse von Postanstalten, die Postagenturen, geschaffen, die zwar dem Publikum gegenüber dieselben Aufgaben und Befugnisse haben wie die übrigen Postanstalten, aber einfacher als diese eingerichtet sind und insbesondere den Dienst in einfacheren Formen verrichten. Zu dem Zwecke werden die Postagenturen benachbarten Postämtern zugeteilt und sind gewissermaßen Zweigstellen dieser Ämter, mit denen sie abrechnen, und die für sie die Verwaltungsgeschäfte besorgen. Sie haben sich als wertvolle Mittel des Verkehrs bewährt; ihre Einfachheit hat es ermöglicht, die Zahl der Postanstalten bedeutend zu vermehren und auch verkehrschwachen Orten die Wohltat einer Post- und Telegraphenanstalt zuzuwenden.

Inzwischen ist bei den Postagenturen der Telegraphen- und Fernsprechdienst eingeführt worden; auch hat der Verkehr, wie bei allen anderen Post-

und Telegraphenanstalten, zugenommen; Zweck und Einrichtung der Postagenturen als Hilfspostanstalten sind aber bis auf den heutigen Tag im wesentlichen unverändert geblieben. Die Zahl der Postagenturen beträgt zur Zeit 10 406, davon sind 200 ohne Telegraphenbetrieb.

2. Dienst- und Beschäftigungsverhältnisse der Postagenten.

Art des Dienstverhältnisses.

Die Postagenturen werden Privatpersonen, hauptsächlich Ortseinwohnern (seit 1898 auch weiblichen Personen), als Nebenamt übertragen. Die Postagenten haben als Organe der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Sinne des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873 (vgl. auch die neue Fassung vom 18. Mai 1907, Reichs-Gesetzbl. S. 245) Beamteneigenschaft. Doch unterscheidet sich die Stellung der Postagenten grundsätzlich und scharf von der der Berufsbeamten. Der Berufsbeamte hat dem Staate seine ganze Kraft und Zeit zur Verfügung zu stellen; sein Amt ist sein Lebensberuf. Für die Postagenten dagegen ist der Dienst eine Nebenbeschäftigung, der sie nur einen, je nach den Verhältnissen bald größeren, bald kleineren Teil ihrer Zeit und Arbeitskraft zu widmen haben; sie sind imstande, auch nach der Übernahme des Nebenamts als Postagent ihren bisherigen Beruf und Erwerb beizubehalten. Während die Berufsbeamten ihre Dienstgeschäfte persönlich ausführen müssen, sind die Postagenten berechtigt, sich in der Verrichtung des Post- und Telegraphendienstes durch Familienmitglieder oder sonst geeignete Personen vertreten zu lassen. Im Gegensatz zu dem persönlichen Gewaltverhältnis des Staates gegenüber den Berufsbeamten gleicht die Stellung der Postagenten mehr der des Unternehmers.

Die Postagenten werden auf dreimonatliche Kündigung angenommen und bleiben dauernd im Kündigungsverhältnis. Sie können nicht etatsmäßig angestellt werden.

Hauptberuf der Postagenten.

Bei der Auswahl der Postagenten wird darauf gesehen, daß ihr wirtschaftliches Bestehen, unabhängig von der Einnahme aus der Postdienststellung, durch Einkommen aus Besitztum am Orte, Gewerbe, Gehalt (aus sonstiger amtlicher Stellung), Ruhegehalt usw. ausreichend gesichert ist; das Postdiensteinkommen kann nach der ganzen Art ihres Dienstverhältnisses im wesentlichen nur als ein Zuschuß zu ihrer sonstigen Einnahme angesehen werden. Ferner werden vorzugsweise solche Personen berücksichtigt, deren Anwesenheit im Hause durch ihren bürgerlichen Beruf ohnehin bedingt ist. Von den jetzt vorhandenen Postagenten sind

1 623	=	15,6 v. H.	Beamte und Lehrer,
381	=	3,7 -	im Ruhestande befindliche Beamte,
640	=	6,2 -	Privatiers und Rentner,
1 365	=	13,1 -	Kaufleute,
1 709	=	16,4 -	Gastwirte,
1 366	=	13,1 -	Handwerker,
1 761	=	16,9 -	Landwirte,
663	=	6,4 -	Personen aus anderen Berufständen,
898	=	8,6 -	Personen ohne bestimmten Beruf.
10 406	=	100 v. H.	

Annahme und Ausbildung.

Die besondere Art des Dienstverhältnisses der Postagenten als Beamte im Nebenamte hat es mit sich gebracht, daß für sie, verglichen mit den Berufsbeamten, in bezug auf die Annahme und Ausbildung in mehrfacher Beziehung erleichternde Bestimmungen getroffen worden sind. So besteht für ihre Annahme keine obere Altersgrenze, und ebensowenig brauchen sie beim Eintritt in den Dienst eine Gesundheitsbescheinigung beizubringen. Wie sich aus der vorstehenden Übersicht ergibt, ist eine größere Zahl von Postagenturen in den Händen von Personen, die als Reichs-, Staats- oder Gemeindebeamte wegen dauernder Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt worden sind; darunter befinden sich auch ehemalige Post- und Telegraphen-Beamte und -Unterbeamte. Die Beobachtung des Grundsatzes, wonach möglichst Personen in gesicherter Lebensstellung angenommen werden sollen, die das Vertrauen ihrer Mitbürger besitzen, hat zur Folge, daß die Postagenten beim Eintritt in den Dienst meist in vorgerücktem Lebensalter stehen. Die jetzt vorhandenen Postagenten hatten beim Diensteintritt im Durchschnitt ein Lebensalter von 38 bis 39 Jahren; 1493 = 14,3 v. H. waren zu dieser Zeit über 50, 268 = 2,6 v. H. über 60 Jahre alt. Weiter werden die Postagenten nicht wie die Berufsbeamten in einer längeren, mit einer Fachprüfung abschließenden Vorbereitungszeit ausgebildet und erprobt, sondern nur einige Wochen von einem Fachbeamten unterwiesen und in die Geschäfte eingeführt.

Vergütung.

Die Postagenten erhalten eine feste Vergütung, die nach dem Geschäftsumfange der Postagentur und dem Aufwand an Dienstunkosten (Mietwert des Dienstraums, Reinigung, Erwärmung und Beleuchtung, Beschaffung der nicht für Rechnung der Reichskasse gelieferten Ausstattungsgegenstände und Amtsbedürfnisse) bemessen wird; Zulagen werden in der Regel nur aus Anlaß der Verkehrszunahme und der Steigerung der Dienstunkosten, ausnahmsweise in beschränktem Umfang auch nach dem Dienstalter der Agenten bewilligt. Im Jahre 1871 war der Meistbetrag der Vergütung auf 450 ℳ festgesetzt worden. Entsprechend der allgemeinen Zunahme des Verkehrs und der Ausdehnung des Wirkungskreises der Agenturen ist auch der Meistbetrag der Vergütung und der auf den Kopf entfallende Durchschnittsbetrag allmählich erhöht worden; die Höchstvergütung beträgt jetzt jährlich 900 ℳ bei Postagenturen ohne Telegraphenbetrieb und 1200 ℳ bei Postagenturen mit Telegraphenbetrieb. Im Etatsentwurf für 1913 ist eine Erhöhung des Durchschnittsbetrags der Jahresvergütung um 25 ℳ vorgesehen, wodurch im Falle der Genehmigung des Etats eine dauernde Mehrausgabe von 260 625 ℳ entstehen wird. Die Inhaber großer Postagenturen, die die Höchstvergütung beziehen, in dieser aber kein angemessenes Entgelt für ihre persönliche Mühewaltung und den Aufwand an Dienstunkosten finden, erhalten besondere Entschädigungen für Dienstunkosten. Die Anlage 1 enthält eine Übersicht über die Vergütungen der Postagenten nach dem Stande vom 1. August 1912. Wie daraus hervorgeht, beträgt der Durchschnittsbetrag der Vergütung eines Postagenten 769 ℳ; 682 Agenten beziehen eine besondere Entschädigung für Dienstunkosten.

Beschäftigungsverhältnisse.

Es ist die Ansicht geäußert worden, daß die Arbeit der Postagenten im Laufe der Zeit durch die allgemeine Steigerung des Verkehrs und den Hinzutritt neuer Geschäftszweige derart zugenommen habe, daß die Verwaltung

einer Postagentur nicht mehr wie früher als Nebenbeschäftigung zu betrachten sei, sondern die volle Kraft und Zeit der Postagenten erfordere. Das ist, von Ausnahmen abgesehen, nicht richtig. Wenn der Geschäftsumfang einer Postagentur derart zugenommen hat, daß ihre Verwaltung nicht mehr als Nebenbeschäftigung anzusehen ist, wird sie der Regel nach in ein Postamt III umgewandelt. Aus dem angegebenen Grunde sind in den letzten 15 Jahren 443 Postagenturen in Postämter III umgewandelt worden. Neu eingerichtet worden sind in demselben Zeitraum 2506 Postagenturen, die im Anfang meist nur einen geringen Verkehr hatten. Die Dienststunden (einschließlich der Schalterzeit) der Postagenturen werden nur selten ganz durch amtliche Tätigkeit ausgefüllt; vielmehr handelt es sich im allgemeinen — außer zu den Zeiten, zu denen die Posten kommen und gehen — nur um eine zeitweilige Beschäftigung oder um Dienstbereitschaft. Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse sind nach den angestellten Ermittlungen bei rund 6650 Postagenturen, also bei fast $^2/_3$ der Gesamtzahl, bis zu 5 Stunden werktäglich und bei der großen Mehrheit der übrigen Postagenturen über 5 bis etwa $6^1/_2$ Stunden werktäglich als **wirkliche Arbeitszeit** anzusehen.

Wenn schon diese Zahlen beweisen, daß bei den weitaus meisten Postagenturen nicht von voller Beschäftigung gesprochen werden kann, so ist die **persönliche** Leistung einer großen Zahl von Postagenten noch geringer, ja in vielen Fällen beteiligen sich die Postagenten persönlich überhaupt nicht am Dienst; denn die Postagenten machen von der Befugnis, sich durch Familienmitglieder oder sonst geeignete Personen vertreten zu lassen, ausgiebigen Gebrauch. Nach den vorgenommenen Feststellungen versehen von 10 406 Postagenten den Dienst persönlich

überhaupt nicht	979	Postagenten	=	9,4 v. H.,
etwa bis 25 v. H. der Dienstgeschäfte	1288	-	=	12,4 -
etwa über 25 bis 50 v. H. der Dienstgeschäfte	1300	-	=	12,5 -
etwa über 50 bis 75 v. H. der Dienstgeschäfte	1808	-	=	17,4 -
etwa über 75 v. H. der Dienstgeschäfte	5031	-	=	48,3 -

Mehr als ein Drittel sämtlicher Postagenten versieht also persönlich den Dienst überhaupt nicht oder nur bis zur Hälfte. Die Einrichtung, daß sich die Postagenten in der Ausübung des Dienstes unter eigener Verantwortlichkeit vertreten lassen können, liegt durchaus in ihrem Interesse; es ist ihnen dadurch möglich, das Amt als Postagent mit ihrer sonstigen Berufstätigkeit ohne Schaden für diese zu vereinigen, und weiter bietet ihnen die Einrichtung den Vorteil, daß sie einen sonst vielleicht unverwendbaren Teil der Arbeitskraft ihrer Familienglieder durch Heimarbeit in günstiger Weise nutzbar machen können. Die Zahl der von den Ober-Postdirektionen zugelassenen Vertreter beläuft sich gegenwärtig auf 10 554, wovon

5510	=	52,2	v. H. Ehefrauen der Postagenten,
2896	=	27,5	v. H. Kinder der Postagenten,
1289	=	12,2	v. H. sonstige Verwandte der Postagenten und
859	=	8,1	v. H. andere Personen

sind.

Es ist allerdings richtig, daß gegen früher trotz weiterer Vereinfachung der Betriebsformen die Dienstgeschäfte bei manchen Postagenturen umfangreicher geworden sind, und daß die Postagenten oder ihre Vertreter namentlich durch den Telegraphen- und Fernsprechdienst mehr an das Zimmer gefesselt werden; diesem Umstand ist durch die allgemeine Erhöhung der Vergütung Rechnung getragen worden. Nur bei sehr wenigen Postagenturen nehmen die Dienstgeschäfte in der Tat eine volle Arbeitskraft in Anspruch. Es handelt sich dabei um Postagenturen, deren Geschäftsumfang allmählich so gewachsen ist, daß ihre Umwandlung in Postämter III. Klasse gerechtfertigt wäre. Diese ist auf den Wunsch der beteiligten Postagenten vorläufig unterblieben, weil sie nicht die bisher bezogene Vergütung entbehren oder auf die ihnen liebgewordene Beschäftigung verzichten wollen.

Dauer der Dienstzeit der Postagenten.

Während Berufsbeamte in der Regel nur in den ersten Jahren ihrer Laufbahn freiwillig ausscheiden und unfreiwillig nur bei schweren Verfehlungen entlassen werden, findet in der Klasse der Postagenten dauernd ein ziemlich reger Wechsel statt. In Landorten mit aufblühender Industrie oder in der Nähe großer Städte ist die Einrichtung einer Postagentur oft nur ein auf wenige Jahre berechneter Übergangszustand. Die Weiterbeschäftigung eines entbehrlich gewordenen Postagenten scheitert, selbst wenn eine andere geeignete Postagentur frei wird, meist daran, daß er durch Gewerbe, Grundeigentum usw. an den bisherigen Wohnort gebunden ist. Aus der Anlage 2 ergibt sich, nach welchen Zeiträumen und aus welchen Gründen in den letzten 3 Rechnungsjahren Postagenten aus dem Dienste geschieden sind. Die Übersicht zeigt, daß bei fast der Hälfte der ausgeschiedenen Postagenten der Austritt freiwillig erfolgt ist, und zwar zum großen Teile schon nach kurzer Dienstzeit. Der Grund hierfür liegt in den meisten Fällen wohl darin, daß sich nach der eigenen Überzeugung der Postagenten die Verwaltung der Postagentur nicht oder nicht mehr mit dem Hauptberufe vertragen hat. Mehr als die Hälfte der ausgeschiedenen Postagenten — 951 von 1837 = 51,8 v. H. — ist 10 Jahre und weniger im Dienste gewesen. Die Sterbeziffer ist mit 17 auf je 1000 Postagenten in einem Jahre gegen 4,6 auf je 1000 Berufsbeamte[1]) sehr hoch, was sich durch das hohe Eintrittsalter der Postagenten erklärt. Die durchschnittliche Dienstdauer der in dem bezeichneten dreijährigen Zeitraum aus dem Dienste geschiedenen Postagenten betrug nur 12 Jahre.

3. Wunsch der Postagenten nach Errichtung einer Pensionskasse.

Die Postagenten sind nach § 38 des Reichsbeamtengesetzes nicht pensionsberechtigt. Der Abs. 1 dieses Paragraphen lautet:

> »Reichsbeamte, deren Zeit und Kräfte durch die ihnen übertragenen Geschäfte nur nebenbei in Anspruch genommen, oder welche ausdrücklich nur auf eine bestimmte Zeit oder für ein seiner Natur nach vorübergehendes Geschäft angenommen werden, erwerben keinen Anspruch auf eine Pension nach den Bestimmungen dieses Gesetzes.«

---

[1]) Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1910, S. 91.

Als Beispiel einer solchen, keinen Anspruch auf Ruhegehalt begründenden Nebenbeschäftigung nennen die Motive zum Gesetz u. a. ausdrücklich das Amt eines Postagenten. Nach § 1 des Beamtenhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907 (R. G. Bl. S. 208) haben die Hinterbliebenen der Beamten, die nur nebenamtlich im Reichsdienst angestellt gewesen sind, keinen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld.

Vorschlag des Postagentenverbandes.

Aus den Kreisen der Postagenten ist der Wunsch laut geworden, daß ihnen beim Scheiden aus dem Dienste wegen Dienstunfähigkeit eine Pension und ihren Hinterbliebenen eine Versorgung in ähnlicher Weise wie den Witwen und Kindern der Berufsbeamten gewährt werden möge. Zu dem Zwecke hat der Verband Deutscher Postagenten, dem übrigens noch nicht die Hälfte aller Postagenten angehört, die Errichtung einer Versicherungskasse der Postagenten auf folgender Hauptgrundlage vorgeschlagen.

> Der Kasse haben alle Postagenten beizutreten. Jeder Postagent, der nach einer Dienstzeit von wenigstens 10 Jahren wegen dauernder Dienstunfähigkeit als Postagent oder, ohne daß eine solche vorliegt, nach Vollendung des 65. Lebensjahrs aus dem Dienste scheidet, erhält ein Ruhegeld, das für die ersten 10 Dienstjahre 2 v. H. der gesamten in diesem Zeitraum bezogenen und für die weitere Dienstzeit $1^1/_2$ v. H. der später bezogenen Vergütung, höchstens aber 75 v. H. der zuletzt bezogenen Vergütung beträgt. Witwen- und Waisengelder werden in ähnlicher Weise wie den Hinterbliebenen der vollbeschäftigten Berufsbeamten gewährt. Die Mittel für die Versicherung sollen von der Reichs-Postverwaltung und den Postagenten je zur Hälfte aufgebracht werden, dergestalt, daß jeder Teil $3^1/_2$ v. H. der jeweiligen Jahresvergütung der Postagenten (einschließlich des auf Dienstunkosten entfallenden Teilbetrags) entrichtet. Die Verwaltungskosten trägt das Reich.

Bei der Prüfung der Frage, ob die Errichtung einer Pensionskasse für die Postagenten auf dieser oder einer ähnlichen Grundlage angängig und notwendig ist, ergibt sich zunächst, daß als Mitglieder einer solchen Kasse diejenigen Postagenten außer Betracht bleiben müßten, die die Dienstgeschäfte gar nicht oder nur bis etwa zur Hälfte selbst verrichten, wie es nach der bereits gemachten Angabe bei 3567 Postagenten = 34,3 v, H., also bei mehr als einem Drittel der Gesamtzahl, der Fall ist. Es fehlt bei diesen Postagenten an der Möglichkeit, den Begriff »dauernde Dienstunfähigkeit« zu bilden. Reichsmittel könnten für solche Kassenmitglieder nicht aufgewendet werden. Die Bedürfnisfrage ist ferner von vornherein für alle die Postagenten zu verneinen, die als Beamte oder Lehrer in ihrem Hauptberuf, als Beamte im Ruhestand oder sonstwie Anspruch oder Anwartschaft auf Pension oder Ruhegeld haben. Das sind nach den vorgenommenen Ermittlungen 1869 Postagenten = 18 v. H. der Gesamtzahl.

Invaliden- und Angestelltenversicherung der Postagenten.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß 3782 Postagenten = 36,3 v. H. der Gesamtzahl der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach der Reichs-

versicherungsordnung vom 19. Juli 1911 (Reichs-Gesetzbl. S. 509)[1]) unterliegen, und daß dieselben Postagenten, mit geringen Ausnahmen, seit dem 1. Januar 1913 außerdem nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte vom 20. Dezember 1911 (Reichs-Gesetzbl. S. 989) versicherungspflichtig sind. Die Beiträge der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für die Postagenten zu diesen Versicherungen belaufen sich auf rund (32 000 + 77 000 ℳ =) 109 000 ℳ jährlich. Durch beide Versicherungen zusammen wird für die Beteiligten eine zweckentsprechende und ausreichende Fürsorge im Falle der Invalidität oder der Berufsunfähigkeit und des Alters sowie zugunsten der Hinterbliebenen getroffen. Überdies besteht für die Versicherten die Möglichkeit, die Rente durch freiwillige Zusatzversicherung, Versicherung in einer höheren Lohnklasse oder u. U. das Ruhegeld durch Übertritt in eine höhere Gehaltsklasse, als der Höhe des Arbeitsverdienstes entspricht, zu erhöhen.

Wie aus der Gegenüberstellung auf Anlage 3 hervorgeht, wären die von den Postagenten zu der besonderen Pensionskasse zu zahlenden Beiträge ungefähr ebenso hoch wie ihre Beiträge zur Invaliden- und zur Angestelltenversicherung; die Invalidenrente und das Ruhegeld bei den beiden reichsgesetzlichen Versicherungen würden zusammen aber durchweg, zum Teil sogar recht beträchtlich höher sein als das Ruhegeld aus der besonderen Pensionskasse. Bei der Witwen- und Waisenrente wäre das Verhältnis ähnlich. Dabei wäre es nach der Ansicht eines zur Sache gehörten staatlichen Versicherungstechnikers selbst im Falle des Beitritts sämtlicher Postagenten zur Pensionskasse sehr zweifelhaft, ob die vom Postagentenverband vorgeschlagenen Beiträge ausreichen würden. Wie bereits ausgeführt ist, würde aber mindestens ein Drittel der Postagenten für die Kasse überhaupt nicht in Betracht kommen. Auch für die übrigen wäre eine Zwangsversicherung nicht am Platze, weil viele von ihnen kein Bedürfnis nach einer Pensionseinrichtung haben und sie auch nicht wünschen, was daraus hervorgeht, daß sich bei der vom Verband gehaltenen Umfrage nur gut die Hälfte der Postagenten für die Gründung einer Pensionskasse ausgesprochen hat. Jedenfalls würden, wenn die Kasse nur einen Teil der Postagenten umfaßte und die Versicherung freiwillig wäre, die vom Verband vorgeschlagenen Beiträge nicht ausreichen, weil dann vorzugsweise die Postagenten mit ungünstigen Versicherungsverhältnissen (Risiken) der Pensionskasse beitreten würden.

Reichsgesetzliche Versicherung der Vertreter.

Weiter kommt für die Beurteilung der Frage in Betracht, daß zum Teil auch die ständigen Vertreter der Postagenten nach der Reichsversicherungsordnung und, mit einigen Ausnahmen, seit dem 1. Januar 1913 außerdem

[1]) Nach § 1226 der R. V. O. sind u. a. versicherungspflichtig Angestellte in gehobener Stellung, wenn diese Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet. Nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts bildet die Beschäftigung als Postagent im Sinne dieser Vorschriften den Hauptberuf, wenn sie tatsächlich und nach der Absicht des Postagenten seine Lebensstellung ausmacht. Dies ist anzunehmen, wenn die dienstliche Tätigkeit — Dienstbereitschaft wird hierbei der wirklichen Arbeit gleichgestellt — den Postagenten hauptsächlich in Anspruch nimmt. Ist dies der Fall, so bleiben seine sonstigen Einkommensverhältnisse außer Betracht. Die Postagentengeschäfte können aber auch, selbst wenn sie an die Arbeitskraft oder Arbeitszeit des Postagenten keine so großen Anforderungen stellen, dann als Hauptberuf gelten, wenn ihn seine Stellung als Postagent einem bestimmten Gesellschaftskreise zuweist, und die Vergütung aus der Reichskasse im Verhältnis zu einem sonstigen Einkommen eine nicht geringe Einnahme darstellt.

nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte versicherungspflichtig sind. Die Versicherungspflicht dieser Personen ist hauptsächlich dann anzuerkennen, wenn die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei der Annahme des Postagenten von vornherein auf eine wesentliche Mitwirkung der zum Vertreter bestellten Person deshalb rechnen muß, weil dem Postagenten selbst die vollständige oder auch nur annähernd vollständige Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten durch seine sonstigen Berufsgeschäfte oder andere Umstände offenbar unmöglich gemacht wird. Beim Vorliegen solcher Verhältnisse sind die Dienste des Vertreters als der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung selbst geleistet, und die Vergütung des Postagenten ist als für die Dienste des Vertreters mit gewährt anzusehen. Die Postverwaltung ist somit verpflichtet, die Hälfte der Beiträge allein oder, wenn der Versicherungspflichtige neben der Tätigkeit im Post- und Telegraphendienste noch bei anderen Arbeitgebern versicherungspflichtig beschäftigt ist, mit diesen gemeinschaftlich nach dem Verhältnis der gezahlten Löhne zu entrichten. Zur Zeit sind 2294 Vertreter invalidenversicherungspflichtig. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat für sie an Beiträgen zur Invalidenversicherung rund 14 000 ℳ jährlich zu zahlen. Die für sie außerdem zur Angestelltenversicherung zu leistenden Beiträge sind auf 30 000 ℳ jährlich zu veranschlagen.

Insgesamt werden sich die Beiträge der Verwaltung zu den beiden reichsgesetzlichen Versicherungen für die Postagenten und für ihre Vertreter auf rund 153 000 ℳ jährlich belaufen.

Unterstützungen aus Postmitteln.

Schließlich ist zu bemerken, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung schon seit einer Reihe von Jahren den wegen Dienstunfähigkeit ausscheidenden Postagenten, die nach dem Wegfall der Einnahme aus der Postkasse in Not geraten würden, je nach der Lage des Falles mit laufenden oder einmaligen Unterstützungen zu Hilfe kommt. So sind in den Rechnungsjahren 1909, 1910 und 1911 an 25 von 175 wegen Dienstunfähigkeit aus dem Postdienst geschiedenen Postagenten laufende Unterstützungen im Einzelbetrage von durchschnittlich 231 ℳ und außerdem in 10 Fällen zusammen 1670 ℳ einmalige Unterstützungen gewährt worden. Nach dem Stande vom 1. August 1912 werden an 72 Postagenten laufende Unterstützungen von 16 476 ℳ, d. s. im Durchschnitt im einzelnen 229 ℳ jährlich, gezahlt.

Nach den vorstehenden Darlegungen kann ein Bedürfnis zur Gründung einer Pensionskasse für die Postagenten nicht anerkannt werden. Die Stellung der Postagenten, so nützlich und wertvoll ihre Tätigkeit für das Publikum und die Verwaltung ist, erscheint an sich durch die nebenamtliche Eigenschaft nicht dazu angetan, die Gewährung einer Pension an alle Postagenten beim Eintritt der dauernden Dienstunfähigkeit zu begründen. Für die große Zahl der Postagenten, die die Dienstgeschäfte überhaupt nicht oder nur bis etwa zur Hälfte selbst verrichten, wäre eine Pension nicht berechtigt. Ein anderer beträchtlicher Teil der Postagenten hat in seinem Hauptamt Anwartschaft oder Anspruch auf Pension. Für die Hauptmasse der übrigen Postagenten und außerdem noch für zahlreiche ständige Vertreter von Postagenten ist durch die reichsgesetzlichen Versicherungen, zu denen die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Beiträge in bedeutender Höhe zu leisten hat, gesorgt. Den übrigen Postagenten, die im Falle der Erwerbsunfähigkeit der Hilfe bedürfen, wird die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nach wie vor Unterstützungen zuwenden.

Anlage 1.

Vergütung der Postagenten einschließlich der Entschädigung für Dienstunkosten.

(Stand 1. August 1912.)

Gesamtzahl der Postagenten	Von den Postagenten in Spalte 1 beziehen eine Jahresvergütung von ℳ	Post-agenten	das sind v. H. der Zahl in Spalte 1	Bemerkungen
1	2	3	4	5
10 406	bis 400	207	2,0	
	401 - 500	899	8,6	
	501 - 600	1 608	15,5	
	601 - 700	1 680	16,1	
	701 - 750	899	8,6	
	751 - 800	862	8,3	
	801 - 850	878	8,4	
	851 - 900	798	7,7	
	901 - 950	522	5,0	
	951 - 1 000	586	5,6	
	1 001 - 1 050	331	3,2	
	1 051 - 1 100	199	1,9	
	1 101 - 1 150	134	1,3	
	1 151 - 1 200	114	1,1	
	1 201 - 1 250	34	0,3	
	1 251 - 1 300	89	0,9	
	1 301 - 1 350	121	1,2	
	1 351 - 1 400	401	3,8	
	1 401 - 1 450	6	0,1	
	1 451 - 1 500	14	0,1	
	1 501 - 1 550	8	0,1	
	1 551 - 1 600	6	0,1	
	Keine Vergütung	10	0,1	Im Durchschnitt entfallen auf einen Postagenten 769 ℳ Vergütung.

Anlage 2.

Übersicht über das Ausscheiden von Postagenten in den Rechnungsjahren 1909, 1910 und 1911.

Grund des Ausscheidens	Zahl der ausgeschiedenen Postagenten	Von den Postagenten in Spalte 2 hatten beim Ausscheiden eine Dienstzeit als Postagent von: 1 Jahr und weniger	mehr als 1–2 Jahren	2–5	5–10	10–20	20–30	30–40	40	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Tod	529 = 28,8 v.H.	13	15	63	92	182	122	36	6	
Dienstunfähigkeit als Postagent	175 = 9,5 v.H.	2	3	17	21	62	50	19	1	
Freiwilliges Ausscheiden	891 = 48,5 v.H.	124	101	182	168	204	90	22	—	
Unfreiwilliges Ausscheiden	111 = 6,1 v.H.	5	21	30	22	22	9	2	—	
Umwandlung der Agentur in ein Amt III	32 = 1,7 v.H.	—	2	3	6	11	4	6	—	
Aufhebung der Postagentur .	22 = 1,2 v.H.	2	1	7	2	6	2	2	—	
Andere Umstände[1])	77 = 4,2 v.H.	7	5	18	19	20	8	—	—	Durchschnittliche Dienstzeit 12 Jahre
Zusammen	1 837	153	148	320	330	507	285	87	7	
Das sind v. H..	—	8,3	8,1	17,4	18	27,6	15,5	4,7	0,4	
Mithin durchschnittlich in einem Jahre.	612	51	49	107	110	169	95	29	2	

[1]) Versetzung im Hauptberuf usw.

Anlage 3.

Beiträge, Invalidenrente oder Ruhegeld der Postagenten nach der Reichsversicherungsordnung (R. V. O.), dem Versicherungsgesetze für Angestellte (A. V. G.) und dem Entwurfe des Postagentenverbandes zu einer Versicherungsordnung für eine Pensionskasse.

Versicherungsdauer	Beiträge der Postagenten [1]						Jahresbetrag					
	zur Invalidenversicherung	zur Angestelltenversicherung	Zusammen	zur Pensionskasse nach dem Vorschlage des Postagentenverbandes			der Invalidenrente (nach der R.V.O.)	des Ruhegeldes (nach dem A.V.G.)	Zusammen	des Ruhegeldes aus der Pensionskasse nach dem Vorschlage des Postagentenverbandes		
				von	bis	im Durchschnitt				von	bis	im Durchschnitt
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Jahreseinkommen [2]) von 350 bis 550 M (im Durchschnitt 450 M)												
jährlich........	6,24	9,60	15,84	12,25	19,25	15,75	—	—	—	—	—	—
in 10 Jahren...	62,40	96,00	158,40	122,50	192,50	157,50	151,20	48	199,20	70,00	110,00	90,00
- 15 - ...	93,60	144,00	237,60	183,75	288,75	236,25	166,80	60	226,80	96,25	151,25	123,75
- 20 - ...	124,80	192,00	316,80	245,00	385,00	315,00	182,40	72	254,40	122,50	192,50	157,50
- 30 - ...	187,20	288,00	475,20	367,50	577,50	472,50	213,60	96	309,60	175,00	275,00	225,00
Jahreseinkommen [2]) von 550 bis 850 M (im Durchschnitt 700 M)												
jährlich........	8,32	19,20	27,52	19,25	29,75	24,50	—	—	—	—	—	—
in 10 Jahren...	83,20	192,00	275,20	192,50	297,50	245,00	171,60	96	267,60	110,00	170,00	140,00
- 15 - ...	124,80	288,00	412,80	288,75	446,25	367,50	192,60	120	312,60	151,25	233,75	192,50
- 20 - ...	166,40	384,00	550,40	385,00	595,00	490,00	213,60	144	357,60	192,50	297,50	245,00
- 30 - ...	249,60	576,00	825,60	577,50	892,50	735,00	255,60	192	447,60	275,00	425,00	350,00
Jahreseinkommen [1]) von 850 bis 1150 M (im Durchschnitt 1000 M)												
jährlich........	10,40	28,80	39,20	29,75	40,25	35,00	—	—	—	—	—	—
in 10 Jahren...	104,00	288,00	392,00	297,50	402,50	350,00	192,00	144	336,00	170,00	230,00	200,00
- 15 - ...	156,00	432,00	588,00	446,25	603,75	525,00	218,40	180	398,40	233,75	316,25	275,00
- 20 - ...	208,00	576,00	784,00	595,00	805,00	700,00	244,20	216	460,20	297,50	402,50	350,00
- 30 - ...	312,00	864,00	1 176,00	892,50	1 207,50	1 050,00	296,40	288	584,40	425,00	575,00	500,00
Jahreseinkommen [2]) von 1150 bis 1200 M (im Durchschnitt 1175 M)												
jährlich........	12,48	40,80	53,28	40,25	42,00	41,13	—	—	—	—	—	—
in 10 Jahren...	124,80	408,00	532,80	402,50	420,00	411,25	212,40	204	416,40	230,00	240,00	235,00
- 15 - ...	187,20	612,00	799,20	603,75	630,00	616,88	243,60	255	498,60	316,25	330,00	323,13
- 20 - ...	249,60	816,00	1 065,60	805,00	840,00	822,50	274,80	306	580,80	402,50	420,00	411,25
- 30 - ...	374,40	1 224,00	1 598,40	1 207,50	1 260,00	1 233,75	337,20	408	745,20	575,00	600,00	587,50

[1]) Die Reichs-Postverwaltung zahlt die gleichen Beiträge.

[2]) Als Einkommen kann nur der Teil der Gesamtvergütung in Rechnung gezogen werden, der nach Abzug des Aufwandes an Dienstunkosten als Entgelt für die dienstliche Tätigkeit übrig bleibt.

Der deutsche Postnachnahmeverkehr, seine Entwicklung und seine wirtschaftliche Bedeutung.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz.

(Schluß.)

II. Der innere Nachnahmeverkehr des Auslandes und der internationale Nachnahmeverkehr.

Nach der Statistik des Weltpostvereins (Statistique Générale du Service postal publié par le Bureau International) für das Jahr 1910 haben von Hauptkulturstaaten England nebst der Mehrzahl seiner Kolonien — mit Ausnahme besonders von Britisch Indien —, Spanien, Griechenland, die Türkei und die Vereinigten Staaten von Amerika sowie von sonstigen bedeutenderen Staaten einige südamerikanische überhaupt keinen inneren Nachnahmeverkehr, die Niederlande, Ägypten und Chile keinen inneren Nachnahme**brief**verkehr. Jüngeren Datums ist der Briefnachnahmedienst in Italien; er erscheint erst seit 1909 in der Statistik.

Der Nachnahmeverkehr der einzelnen Staaten weist für 1910 folgende Zahlen auf:

Land	Briefnachnahmen Millionen Stück	Paketnachnahmen Millionen Stück	Betrag Millionen Francs	Nicht eingelöst: Millionen Stück	Nicht eingelöst: Millionen Francs
1. Deutsches Reich[1])	41,6	21,6	1495,1	12,9	599,4
2. Österreich-Ungarn[2])	1,9	13,2	—[5])	—[5])	—[5])
3. Dänemark	2,6[3])	0,7[3])	606,7[3])	1,0	—[5])
4. Frankreich	0,9	2,6	124,6	0,1	1,2
5. Italien	0,9	2,7	55,3	0,6	7,2
6. Japan	0,004	1,8	43,1	0,1	4,3
7. Norwegen	0,3[4])	—	3,5	0,02	0,5
8. Niederlande	—	0,3	3,7	—[5])	—[5])
9. Rußland	2,1	4,1	138,9	0,3	8,2
10. Schweden	1,4	1,5	32,5	0,2	2,5
11. Schweiz	9,1	3,4	90,2	1,4	8,4

Es könnte auffallen, daß in dieser Aufstellung Belgien fehlt, das Land, das bekanntlich auf dem Gebiete des Posteinziehungswesens am weitesten vorgeschritten ist. Aber die belgischen Verhältnisse sind besonderer Art; der belgische Geldeinziehungsdienst ist ein Mitteldíng zwischen Postauftrags- und Postnachnahmeverkehr, so daß seine Einreihung in die vorstehende Nachweisung nicht angängig war. Auch die Weltpostvereins-Statistik führt einen belgischen Briefnachnahmedienst nicht auf.

[1]) Einschließlich Bayern und Württemberg.

[2]) Einschließlich Bosnien-Herzegowina.

[3]) Diese Zahlen umfassen nur die eingezogenen Nachnahmen.

[4]) Einschließlich der Nachnahmepakete.

[5]) Die Zahlen sind in der Statistik nicht angegeben.

Aus der vorstehenden Übersicht geht, wenn man die reinen Zahlen betrachtet, die überragende Bedeutung des deutschen Briefnachnahmeverkehrs gegenüber dem aller anderen Staaten ohne weiteres hervor. Die nächsthöchste Zahl von Briefnachnahmen hat die Schweiz; indes beträgt die Zahl nur knapp $^1/_4$ der Zahl der im Deutschen Reiche bearbeiteten Briefnachnahmen. In allen übrigen Staaten hat der Briefnachnahmeverkehr keinen so erheblichen, in einigen Staaten kaum einen nennenswerten Umfang. Anders ist das Verhältnis, wenn man berechnet, wieviel Briefnachnahmen auf den Kopf der Bevölkerung entfallen. Hier steht die Schweiz mit 2,46 Stück an der Spitze, dann folgt Dänemark mit 0,93, an dritter Stelle das Deutsche Reich mit 0,64, dann in weitem Abstande Schweden mit 0,26, dem die übrigen Staaten mit 0,04 bis 0,01 folgen.

Auch nach der reinen Zahl der Paketnachnahmen steht das Deutsche Reich an erster Stelle. Während aber die Zahl der Nachnahmepakete, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, in der Schweiz 0,92 Stück beträgt, sind die Zahlen im Deutschen Reiche 0,33, in Österreich-Ungarn und Schweden 0,27 und in Dänemark 0,25. In Frankreich, Italien und Rußland hat der Nachnahmepaketverkehr keinen wesentlichen Umfang erlangt.

Immerhin geht aus den vorstehenden Zahlen hervor, daß der Nachnahmeverkehr im Deutschen Reiche, auch wenn man ihn auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, eine Bedeutung hat, die nur in wenigen Staaten übertroffen wird.

Wenden wir uns nun zu einer kurzen Darstellung des inneren Nachnahmedienstes in den wichtigsten Staaten.

In Österreich-Ungarn sind Nachnahmen bis zum Meistbetrage von 1000 K auf Einschreibsendungen, Wertbriefen und Paketen mit und ohne Wertangabe zulässig. Bei Einschreibbriefen beträgt die Nachnahmegebühr 10 h; sie wird nur im Falle der Annahme der Sendung erhoben und dann mit den Gebühren für die Übermittlung des Betrags durch Postanweisung vom Nachnahmebetrag abgezogen. Die Postanweisungsgebühr ist für kleinere Beträge — bis 100 K — etwas niedriger, sonst etwas höher als im Deutschen Reiche, jedoch sind die Unterschiede nicht groß. Bei Paketen und Wertbriefen wird die Nachnahmegebühr mit 2 h für je 4 K, mindestens mit 12 h berechnet, eine Postanweisungs-Übermittlungsgebühr kommt dann nicht mehr in Ansatz. Diese Art der Gebührenberechnung entspricht der bei uns von 1873 bis 1890 in Geltung gewesenen; sie macht die Kosten für eine Nachnahmesendung fast durchweg höher als unser jetziger einheitlicher Tarif.

Der Nachnahmepaketverkehr war 1910 in Österreich-Ungarn siebenmal so stark wie der Nachnahmebriefverkehr. Bei zusammen 48,9 Millionen Einwohnern umfaßte der innere Nachnahmebriefverkehr in jenem Jahre nur 1,9 Millionen Sendungen, während die entsprechenden Zahlen für das Deutsche Reich 64,9 und 41,6 Millionen sind.

Eine Besonderheit des österreichisch-ungarischen Nachnahmedienstes ist, daß der Nachnahmebetrag auf Wunsch des Absenders auf sein Konto beim Post-Sparkassenamt in Wien oder in Budapest oder an eine öffentliche Kreditanstalt gesandt werden kann, eine Einrichtung, die bei uns jetzt ein Gegenstück in der zugelassenen Überweisung der Nachnahmebeträge auf die Postscheckkonten gefunden hat.

In Frankreich ist die Nachnahmeerhebung nur bei Wertbriefen und Kästchen mit Wertangabe sowie bei Postpaketen mit und ohne Wertangabe zulässig. Der Höchstbetrag ist bei Wertbriefen und Wertkästchen mit Gold, Silber, Platina und anderen kostbaren Gegenständen auf 10000 frcs, bei anderen Wertsendungen auf 2000 und bei Paketen auf 1000 frcs festgesetzt. Die Gebühren sind durchweg hoch. Bei Wertsendungen werden von dem

eingezogenen Betrage je 5 cts für je 20 frcs für den Briefträger und für den Beamten der Bestimmungspostanstalt, höchstens jedoch im ganzen 25 cts, und außerdem noch die Postanweisungsgebühr abgezogen. Bei Nachnahmepaketen ist neben den Beförderungs- und gegebenenfalls den Versicherungsgebühren eine im voraus zu entrichtende Nachnahmegebühr von 60 cts für Beträge bis zu 500 frcs und von 85 cts für Beträge über 500 frcs zu zahlen; die Gebühr erhöht sich auf 85 und 110 cts, wenn die Abtragung des Nachnahmebetrags in die Wohnung des Absenders gewünscht wird. Nicht eingelöst zurückkommende Wertbriefe und Wertkästchen mit Nachnahme unterliegen einer besonderen Gebühr von 10 cts zu Lasten des Absenders.

Der Nachnahmedienst bei Wertbriefen und Wertkästchen ist aber auch sehr umständlich. Diese Nachnahmesendungen dürfen Briefe oder sonstige schriftliche Mitteilungen nicht enthalten; ihre Ausdehnung soll in keiner Richtung 30 cm überschreiten; Sendungen mit Schmucksachen dürfen nicht über 500 g wiegen. Jeder Sendung ist ferner eine Einlieferungserklärung des Absenders beizufügen, die vom Annahmebeamten beglaubigt und dann an die Bestimmungspostanstalt abgesandt wird.

Bezüglich der Nachnahmepakete ist darauf hinzuweisen, daß der Paketdienst in Frankreich von den Eisenbahngesellschaften wahrgenommen wird, und daß der Paketnachnahmeverkehr daher schon insoweit beschränkt ist, als ein Teil der nicht an Eisenbahnen liegenden Postorte keinen Postpaketdienst hat. Die Pariser Stadtpost, die unter der Aufsicht der Postverwaltung einem Privatunternehmen übertragen ist, vermittelt einen Paketnachnahmeverkehr bis zu 500 frcs gegen eine Nachnahmegebühr von 30 cts.

Die hohen Nachnahmegebühren für Pakete können naturgemäß einen Fernversendungsverkehr gegen Nachnahme in dem bei uns bestehenden Umfange nicht aufkommen lassen. Den reinen Geldeinziehungsdienst hat man dem Postauftragsverkehr zugewiesen, der ähnlich wie bei uns ausgebildet ist. Tatsächlich ist der Postauftragsdienst in Frankreich viel weiter ausgebreitet als bei uns. 1910 wurden 23,3 Millionen Stück über 572,6 Millionen frcs aufgeliefert, denen bei uns nur 5,6 Millionen Stück, freilich über 870 Millionen frcs, gegenüberstanden. Die Durchschnittsumme eines Postauftrags betrug also in Frankreich nicht ganz 25 frcs, bei uns über 155 frcs. Daraus folgt, daß der Postauftragsdienst in Frankreich einen andern Charakter hat als bei uns, daß er nämlich die Einziehung auch kleinerer Beträge besorgt, was bei uns gegen geringere Gebühren durch den Nachnahmebriefverkehr geschieht.

In der Schweiz war bis zum Jahre 1911[1]) Nachnahme auf gewöhnlichen Briefen, Postkarten, Drucksachen und Warenmustern bis zu 50, auf Paketen bis zu 300 frcs zulässig. Die Nachnahmegebühr betrug 10 cts für je 10 frcs. Für alle Nachnahmesendungen besteht Frankierungszwang. Die Nachnahmen werden von Stelle zu Stelle nachgewiesen. Die Lagerfrist beträgt allgemein 7 Tage, sie kann aber auf besonderen Antrag des Absenders auf 14 Tage verlängert werden. In diesem Falle muß er der Sendung einen Nachnahmeschein beigeben lassen, für den er 10 cts zu entrichten hat; die Beigabe eines solchen Scheines kann auch verlangt werden, ohne daß die Lagerfrist verlängert werden soll. Der Absender erreicht dadurch unter Umständen eine frühere Auszahlung des Nachnahmebetrags, wie gleich erörtert werden wird. Die Auszahlung der Nachnahmebeträge findet gewöhnlich nach 15 Tagen — vom Tage der Absendung an gerechnet — statt, falls nicht die Nachnahme

---

[1]) 1911 sind Änderungen hauptsächlich in der Höhe der Nachnahmebeträge und Nachnahmegebühren eingeführt worden, während die übrigen hier besprochenen Bestimmungen unverändert geblieben sind.

zurückgekommen oder über die nicht ausgeführte Bestellung Nachricht eingegangen ist. Beträge der Nachnahmen mit Schein werden ausgezahlt, sobald dieser ausgefüllt zurückgekommen ist; anderseits kann ohne Rücksicht auf seinen Wiedereingang nach Ablauf des 15. Tages gezahlt werden; nur Nachnahmescheine zu Nachnahmen, für die eine erweiterte Lagerfrist beantragt ist, müssen erst zurückgelangt sein, ehe gezahlt werden darf. Wenn ein Absender einen Betrag innerhalb eines Monats nicht abgefordert hat, wird er ihm durch Geldanweisung gegen Berechnung der tarifmäßigen Gebühren zugesandt. Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß dieses Nachnahmeverfahren, das ohne jeden Zusammenhang mit dem Postanweisungswesen ist, eine besondere Abrechnung nötig macht. Wenn man noch erfährt, daß bekannten Personen, bei denen die etwaige Rückzahlung des Betrags außer Zweifel steht, der Nachnahmebetrag sogleich bei der Einlieferung ausgezahlt werden darf, so wird man die Ähnlichkeit des schweizerischen Verfahrens mit dem früheren preußischen Vorschußwesen, das ja auch eigentlich als Nachnahmewesen gedacht war, erkennen.

Der Nachnahmedienst hat in der Schweiz einen großen Umfang erlangt; auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, weist er, wie schon gesagt, die höchsten Zahlen auf, nämlich 2,46 Brief- und 0,93 Paketnachnahmen. Der Durchschnittsbetrag einer Nachnahme stellt sich auf nur 7,22 frcs, während er sich bei uns auf fast 24 frcs beläuft, ein Beweis dafür, daß in der Schweiz der Verkehr mit sehr kleinen Nachnahmebeträgen eine beherrschende Stelle einnimmt. Der Einziehung größerer Beträge dient der Postauftragsverkehr mit einem Durchschnittsbetrage von rund 70 frcs gegen rund 155 frcs bei uns.

Seit dem 1. Januar 1911 ist die Nachnahmegebühr wesentlich verbilligt und der Meistbetrag der Nachnahmen allgemein auf 1000 frcs erhöht, zugleich auch Nachnahmebelastung bei eingeschriebenen Briefen zugelassen. Die Nachnahmegebühr beträgt seitdem

10 cts	für Beträge bis zu	10 frcs,	
20 -	- - - -	50 -	
30 -	- - - -	100 -	und
10 -	mehr für jede	100 -	mehr.

Während also früher 300 cts für 300 frcs zu zahlen waren, sind jetzt nur noch 50 cts zu entrichten. Wie diese Verbilligung auf den Umfang des Nachnahmeverkehrs eingewirkt hat, ist noch nicht bekannt, da die Statistik für 1911 noch nicht vorliegt.

In Italien sind Nachnahmen bei Briefsendungen auf Einschreib- und Wertbriefe beschränkt, bei Paketen aber unbeschränkt zugelassen. Der Höchstbetrag ist im Verkehr mit den größeren Postämtern auf 1000, im Verkehr mit den kleineren und kleinsten Postämtern auf 100 und 50 Lire festgesetzt. Die Nachnahmegebühr beträgt 25, im Ortsverkehr aber nur 15 ct. Für die Übermittlung des Betrags wird außerdem die Postanweisungsgebühr in Ansatz gebracht, um die der eingezogene Betrag gekürzt wird. Diese Gebühr beträgt:

10 ct	für Beträge bis zu	10 Lire,	
20 -	- - - -	25 -	
40 -	- - - -	50 -	
60 -	- - - -	75 -	
80 -	- - - -	100 -	und
20 -	mehr für jede	100 -	mehr.

Der Nachnahmeverkehr ist hiernach verhältnismäßig recht teuer.

Bemerkenswert ist noch, daß ein Absender, der gleichzeitig mehrere Nachnahmesendungen an denselben Empfänger aufliefert, die Nachnahmegebühr nur für eine Sendung zu zahlen braucht, und daß die Übermittlung sämtlicher Beträge mit nur einer Postanweisung stattfindet. Die Maßregel ist vielleicht nicht so bedeutungslos, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte. Während nämlich bei uns im gleichen Falle zur Ersparung von Gebühren ein Paket mit der Gesamtnachnahmesumme belastet wird, der Empfänger also, wenn er irgendein Paket nicht annehmen will, entweder auch die Annahme des mit der Nachnahme belasteten verweigern oder den Betrag für das verweigerte mitbezahlen muß, kann in Italien die Nachnahme ohne Mehrkosten auf die einzelnen Pakete verteilt und dadurch die erwähnte Schwierigkeit vermieden werden. Immerhin scheint mir der Vorteil der italienischen Einrichtung nicht so groß zu sein, daß sein Fehlen einen besonderen Nachteil des deutschen Nachnahmeverkehrs bedeuten könnte. Die Betriebschwierigkeiten, die bei Einführung einer solchen Maßnahme zu überwinden sein würden, wären bei dem riesenhaften Umfange des deutschen Verkehrs so bedeutend, daß sie die Vorteile für den einzelnen Fall aufwiegen würden.

Nicht sämtliche Nachnahmen werden in Italien bestellt, sondern von einer gewissen Nachnahmesumme ab werden die Empfänger nur vom Vorliegen der Sendungen benachrichtigt; gleichartige Beschränkungen bestehen auch für die Bestellung von Postanweisungen.

Nach der Statistik für 1910 sind in Italien 0,9 Millionen Stück Briefnachnahmen bearbeitet worden, d. i. auf den Kopf der Bevölkerung 0,03 Stück. Die Zahl der Paketnachnahmen beträgt auf den Kopf der Bevölkerung 0,08. Der Durchschnittsbetrag einer Nachnahme beläuft sich auf 15,4 frcs, ist also verhältnismäßig niedrig. Den Hauptteil des Einziehungswesens besorgt der Postauftragsdienst. Da der durchschnittliche Betrag eines Postauftrags sich aber auf rund 114 frcs beläuft, so ist ersichtlich, daß durch diesen Verkehr in der Hauptsache größere Beträge vermittelt werden, also ein Posteinziehungsdienst in kleineren Summen, wie wir ihn haben, in Italien nicht besteht.

In Dänemark können Briefsendungen jeder Art — auch Wertbriefe — und Pakete mit Nachnahme bis zu 720 Kr belastet werden. Die neben dem Porto zahlbare Nachnahmegebühr beträgt 15 Öre bei Beträgen bis zu 25 Kr, 20 Öre bis zu 50 Kr usw. bis 45 Öre bei Beträgen über 500 Kr. Die eingezogenen Beträge werden dem Absender durch gebührenfreie Postanweisung übersandt. Danach kostet ein gewöhnlicher Nachnahmebrief über 25 Kr (etwa 28 *M*) an Nachnahme- und Übermittlungsgebühren nur etwa 11,2 Pf., ein solcher bis 50 Kr nur rund 23 Pf. und ein solcher über 720 Kr (etwa 810 *M*) nur rund 50 Pf.

Eine Besonderheit des dänischen Geldeinziehungsdienstes bildet die postauftragsähnlich ausgestaltete Einziehung von Geldbeträgen auf Grund von Auftragskarten, die amtlich ausgegeben werden, offen zur Versendung gelangen und bei denen die Beifügung von Anlagen unstatthaft ist. An dem Formulare befindet sich ein Abschnitt, der vom Absender zu schriftlichen Mitteilungen benutzt werden kann und dem Zahlungspflichtigen bei der Einlösung ausgehändigt wird. Das Formular selbst bleibt im Besitze der Post. Für diese Art Sendungen wird nur die Nachnahmegebühr erhoben, während die Beförderung der Karte unentgeltlich geschieht. Die eingezogenen Geldbeträge werden dem Absender mit gebührenfreier Postanweisung übersandt. Es ist ersichtlich, daß wir es hier eigentlich nur mit einem mit besonderen Formen ausgestatteten Einziehungsverkehr zu tun haben, der etwa unserem Nachnahmeverkehr mit offenen Karten entspricht.

Die Gebühren sind also in Dänemark sehr niedrig, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß auch Postkarten, Drucksachen und Warenproben wie bei uns zu den ermäßigten Portosätzen mit Nachnahme belastet werden können. Dem entspricht eine starke Benutzung dieses Verkehrszweigs. Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen, wie eingangs erwähnt, 0,93 Nachnahmebriefsendungen. Das kleine, zu einem großen Teile von Ackerbau treibender Bevölkerung bewohnte Land steht mit dieser Zahl an zweiter Stelle; erst an dritter folgt das Deutsche Reich mit 0,64 Stück. Auch im Nachnahmepaketverkehr steht es nur wenig hinter dem Deutschen Reiche zurück. Ein Postauftragsdienst wie bei uns oder im internationalen Verkehr besteht im inneren dänischen Verkehr aber nicht.

In Schweden ist Nachnahme auf Briefsendungen, Wertbriefen und Paketen bis zu 500 Kr zulässig; bei kleineren Postanstalten ist die Höchstsumme auf 100 Kr beschränkt. Die kleinsten Postanstalten nehmen am Nachnahmedienst nicht teil. An Gebühren ist neben dem gewöhnlichen Porto eine Nachnahmegebühr zu entrichten, die der Postanweisungsgebühr gleich ist. Die Gebühren für Postanweisungen steigen nach einem abgestuften Tarif von 10 Öre bei Beträgen bis 10 Kr bis zu 40 Öre bei Beträgen über 250 bis 500 Kr; sie sind, in ihrer Gesamtheit genommen, unseren Gebühren etwa gleichwertig. Die Übermittlung der eingezogenen Nachnahmebeträge an den Absender geschieht gebührenfrei.

Wie aus der vergleichenden Übersicht hervorgeht, ist der schwedische Nachnahmeverkehr nicht unbedeutend. Im Nachnahmebriefverkehr folgt Schweden mit 0,26 Stück auf den Kopf der Bevölkerung sogleich hinter dem Deutschen Reiche (0,64 Stück), im Nachnahmepaketverkehr steht es auf gleicher Stufe mit Österreich.

Der norwegische Nachnahmeverkehr ist, was die Gebührenerhebung anlangt, wie der deutsche gestaltet. Die Belastung von Briefsendungen mit Nachnahme ist auf Wert- und Einschreibbriefe beschränkt; die Höchstsumme für Nachnahmen ist auf 1000, bei kleineren Postanstalten auf 100 Kr festgesetzt. Welche Stückzahl an Nachnahmen auf den Brief- und welche auf den Paketverkehr entfällt, ist aus der internationalen Statistik nicht zu ersehen.

In Rußland ist die Nachnahmeerhebung auf Einschreibbriefe, Wertsendungen und Pakete beschränkt. Der Höchstbetrag ist 5000 Rubel (etwa 10 800 ℳ). An Gebühren sind außer dem gewöhnlichen Porto und der Einschreib- oder der Versicherungsgebühr 2 Kop. für je 1 Rubel, also rund $4^1/_3$ Pf. für je 2 ℳ 16 Pf. zu zahlen. Die Übermittlung des eingezogenen Betrags erfolgt gebührenfrei. Die Gebühren sind für kleine Nachnahmebeträge verhältnismäßig niedrig, für große Summen aber sehr hoch. Sie betragen bei 5 Rubeln (etwa 11 ℳ) für einen Brief 7 Kop. (15 Pf.) Porto + 7 Kop. (15 Pf.) Einschreibgebühr + 10 Kop. (21 Pf.) Nachnahmegebühr = rund 51 Pf. (bei uns 40 Pf.), für eine Drucksache 2 + 7 + 10 Kop. = rund 41 Pf. (bei uns 33 Pf.). Dagegen belaufen sie sich bei 200 Rubel (etwa 432 ℳ) bei einem Briefe auf 7 + 7 + 400 Kop. = rund 9 ℳ, bei uns dagegen auf 70 Pf.

Aus diesem Beispiele geht hervor, daß der russische Nachnahmedienst trotz des hohen Meistbetrags eigentlich auf kleine Beträge zugeschnitten ist. Obschon ein innerer Postauftragsdienst, der die Einziehung größerer Beträge besorgen könnte, in Rußland nicht besteht, beläuft sich der Durchschnittsbetrag einer Nachnahmesendung doch nur auf 22,4 frcs, das sind rund 8 Rubel. Von wesentlicher Bedeutung ist der Nachnahmebriefverkehr in Rußland nicht; der Nachnahmepaketverkehr ist fast doppelt so stark.

Einen sehr wenig entwickelten Nachnahmedienst hat Spanien. Mit Nachnahme können nur Pakete, und zwar bis zu 500 Pesos, belastet werden. Die Gebühr beträgt 1 v. H. bei Beträgen bis zu 100 Pesos, $^1/_2$ v. H. bei höheren Beträgen, mindestens aber 50 cts. Der Nachnahmebetrag wird, wie es bei uns in den ältesten Zeiten des Vorschußwesens geschah, in einem Wertbrief übersandt; die Gebühren werden von dem eingezogenen Betrag einbehalten und auf dem Wertbriefe verrechnet.

Wegen des belgischen Geldeinziehungsdienstes sei hier auf die Ausführungen im Archiv 1912, S. 369 ff., verwiesen, aus denen hervorgeht, daß er einen viel weiteren Umfang angenommen hat als der deutsche. Der Leser wird aber unschwer erkennen, daß die schwerfälligeren Formen der Abrechnung der Postanstalten unter sich und mit der Generaldirektion die belgische Betriebsform für das viel größere deutsche Reichs-Postgebiet ungeeignet erscheinen lassen.

Die Einfachheit der Betriebsformen und die Bequemlichkeit in der Anwendung lassen den deutschen Nachnahmedienst im Vergleich mit dem der meisten anderen Länder vorteilhaft erscheinen. Darin hat auch der kürzlich eingeführte Zwang zur Ausfertigung der Postanweisungen und Zahlkarten durch den Absender keine wesentliche Änderung hervorbringen können. Jede Art von Brief- und Paketsendungen mit alleiniger Ausnahme der Briefe mit Zustellungsurkunde darf im Deutschen Reiche mit Nachnahme belastet werden. Die posttechnischen Betriebsformen sind die denkbar einfachsten; die mit dem Nachnahmewesen nun einmal verknüpfte unfruchtbare Arbeit — Ausschreiben der Postanweisungen, auch wenn die Annahme später verweigert wird, u. a. m. — ist bei uns auf ein geringes Maß beschränkt. Die offenbare Billigkeit ist ein weiterer Umstand, der dem Nachnahmeverkehr seine Beliebtheit beim deutschen Publikum sichert.

Außer Belgien haben nur noch die Schweiz und Dänemark einen Geldeinziehungsdienst, der den deutschen an Bedeutung erreicht oder übertrifft. Was für die kleineren Staaten möglich ist, frommt aber nicht immer den großen und größten und läßt sich in Riesenbetrieben unter Umständen kaum durchführen. So auch hier. Die belgischen und schweizerischen Betriebsformen würden den deutschen Nachnahmeverkehr so belasten, daß er, um einigermaßen ertragsfähig zu bleiben, wesentlich verteuert werden müßte. Das würde den deutschen Benutzerkreisen aber zu großem Schaden gereichen und auf ihren Widerspruch stoßen.

Hinsichtlich der Ausbildung des Nachnahmeverkehrs nimmt die deutsche Post zweifellos eine hervorragende Stellung ein; kein Wunder also, daß die deutschen Nachnahmebetriebsformen auch für den internationalen Briefnachnahmedienst vorbildlich geworden sind.

Damit kommen wir zu einer kurzen Darstellung des internationalen Nachnahmeverkehrs und besonders zu einer Betrachtung über die Stellung und Bedeutung des deutschen Nachnahmedienstes im internationalen Verkehr.

Schon vor 1878 bestand ein Vorschußverkehr der Reichs-Postverwaltung mit einer Reihe von ausländischen Staaten, der durch besondere Verträge geregelt war. Vorschüsse auf Briefsendungen waren zulässig außer im Verkehr mit Bayern und Württemberg auch im Verkehr mit Österreich, Luxemburg, Dänemark, Schweden, Norwegen und der Schweiz, ja auch schon mit Amerika. Auf Paketsendungen waren Vorschüsse außer im Verkehr mit Bayern und Württemberg unter anderem im Verkehr mit Österreich zugelassen. Die im Reichs-Postgebiet aufgegebenen Vorschußsendungen wurden bis zur Grenzausgangspostanstalt wie inländische Sendungen behandelt, ebenso wie

Sendungen vom Auslande von der Grenzeingangspostanstalt ab wie Inlandsendungen behandelt wurden. Dem Auslande gegenüber galt die Grenzpostanstalt als Aufgabe- oder Bestimmungspostanstalt. Nur im Verkehr mit Bayern und Württemberg fiel die Vermittlung der Grenzpostanstalt weg. Bei der Umwandlung des Vorschußverfahrens in das Nachnahmewesen wurde diese Vermittlung der Grenzpostanstalten zunächst beibehalten. Bei Nachnahmesendungen nach dem Auslande übernahm die Grenzpostanstalt die Ausfertigung und Mitgabe eines Begleitscheins, der nach Einlösung des Betrags an sie zurückkam, und auf Grund dessen dann die Nachnahmepostanweisung an den Absender abgesandt wurde; in umgekehrter Richtung war die Nachnahmepostanweisung an die Grenzpostanstalt zu richten, die den Betrag an die fremde Verwaltung überwies. Dieser Grundsatz wurde zuerst 1883 durchbrochen, indem im Verkehr mit Österreich die Übersendung des Betrags mit der Nachnahmepostanweisung unmittelbar an den Absender eingeführt wurde.

Der Nachnahmeverkehr war bis dahin nicht durch den Weltpostvertrag, sondern durch Sonderverträge geregelt. Erst der 1885 in Lissabon tagende Weltpostkongreß nahm allgemeine Bestimmungen über den Nachnahmepaketverkehr in das Postpaketübereinkommen auf, während es bezüglich des Nachnahmebriefverkehrs vorerst noch bei der alten Regelung blieb. Die Ausführung des Paketnachnahmedienstes ist aber ebenso wie später die des Briefnachnahmedienstes der Verständigung zwischen den einzelnen Verwaltungen freigestellt, was auch schon dadurch bedingt ist, daß der Postanweisungsverkehr nicht für alle Gebiete des Weltpostvereins bindend eingeführt ist. Die Länder aber, die den Nachnahmeverkehr haben, sind durch gewisse allgemeine Bestimmungen über die Regelung dieses Dienstes gebunden, unbeschadet natürlich der allgemeinen Berechtigung, durch besondere Verträge Verbesserungen des Postverkehrs zu schaffen.

Bei der Einrichtung des Paketnachnahmeverkehrs boten sich, was die Art der Übermittlung des eingezogenen Betrags an den Absender angeht, zwei Wege:

> das bei uns übliche Verfahren, bei dem der eingezogene Betrag mit Postanweisung an den Absender unmittelbar übersandt wird, und
>
> das bisher im Auslandsverkehr allgemein geübte Verfahren, bei dem der Nachnahmebetrag an die Grenzpostanstalt abgeführt und von dieser an die Aufgabeverwaltung zurückgerechnet wird.

Mit Rücksicht auf die Staaten, die zur Durchführung der Paketübereinkunft sich der Mitwirkung der Eisenbahnen bedienen müssen, wurde der zweite Weg gewählt. Der 1891 in Wien tagende Kongreß brachte die Zulassung von Nachnahmen auf Briefsendungen mit der Maßgabe, daß die Belastung mit Nachnahme auf Wertbriefe, Wertkästchen und eingeschriebene Briefsendungen beschränkt blieb. Diese noch heute bestehende Bestimmung hat ihren Grund wohl in dem Bestreben, den Nachnahmen eine möglichst sorgfältige Behandlung zu sichern. Für den Briefnachnahmeverkehr wurde das bei uns übliche Verfahren angenommen, wonach der eingezogene Betrag dem Absender unmittelbar übersandt wird.

Im Zusammenhange mit dem Unterschied in der Übermittlung des Betrags stehen Verschiedenheiten in der Behandlung und in den Betriebsformen des Auslandsnachnahmedienstes. Die Übermittlungsgebühr für den eingezogenen Betrag wird bei Briefen von dem Betrag abgezogen, bei Paketen dagegen zusammen mit dem Franko bei der Aufgabe entrichtet. Die Nachnahmegebühr ist bei Paketen in der Übermittlungsgebühr einbegriffen, während sie bei Briefen besonders erhoben und von dem einge-

zogenen Betrage abgesetzt wird. Der Nachnahmebetrag ist bei Briefen in der Währung des Bestimmungslandes, bei Paketen im allgemeinen in der Währung des Aufgabelandes anzugeben. Postanweisungen zu Briefnachnahmen werden von der Bestimmungspostanstalt der Nachnahmesendung frankiert, solche zu Paketnachnahmen gebührenfrei abgesandt.

Der Weltpostkongreß in Rom (1905) hat übrigens auch für Paketnachnahmen die Übermittlung der Beträge unmittelbar an den Absender als die Regel festgesetzt.

Wir wollen an dieser Stelle die verschiedenen Formen der Entwicklung des Auslandsnachnahmedienstes übergehen und uns mit einer kurzen Darstellung der heute gültigen Bestimmungen begnügen. Mit Nachnahme können im Auslandsverkehr belastet werden Einschreibbriefe, Wertbriefe, Kästchen mit Wertangabe und Postpakete mit und ohne Wertangabe. Die Gebühr setzt sich zusammen aus dem Porto für die Sendung und

1. bei Briefsendungen und Kästchen mit Wertangabe
   a) aus einer Einziehungsgebühr von 10 cts und
   b) aus der gewöhnlichen Postanweisungsgebühr für die Übersendung des Betrags an den Absender,
2. bei Postpaketen mit und ohne Wertangabe aus einer Gebühr von höchstens 20 cts für den unteilbaren Betrag von je 20 frcs des Nachnahmebetrags.

Der Meistbetrag für Nachnahmen ist im Vereinsverkehr auf 1000 frcs festgesetzt; bei Paketen ist Beschränkung auf 500 frcs zulässig. Wichtig ist, daß Pakete mit höheren Nachnahmen als 500 frcs im Durchgangsverkehr zugelassen werden müssen, auch wenn ein Land die Beschränkung auf 500 frcs eingeführt hat. Seit 1911 müssen die Nachnahmepostanweisungen zu Auslandspaketen im Deutschen Reiche vom Absender ausgestellt werden.

Noch nicht zugelassen sind, soweit Europa und die bedeutendsten außereuropäischen Kulturstaaten in Frage kommen, Briefnachnahmen im Verkehr des Deutschen Reichs mit Großbritannien, Rußland, Belgien, Montenegro, Griechenland, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Canada und den meisten süd- und mittelamerikanischen Staaten, Nachnahmen auf Postpaketen im Verkehr mit Großbritannien, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Canada und den meisten süd- und mittelamerikanischen Staaten. Mit einer Reihe dieser Staaten ist ein Nachnahmeverkehr auf Postfrachtstücken besonders vereinbart, bei dem die Höchstgrenze vielfach schon bei 150 ℳ liegt. In einzelnen Staaten ist der Nachnahmedienst auf eine gewisse Zahl von Postanstalten beschränkt.

Was den Umfang des deutschen[1]) Nachnahmeverkehrs mit dem Auslande betrifft, so standen im Jahre 1910 3,7 Millionen Sendungen mit 70,1 Millionen Mark aus dem Auslande einer Zahl von 5,4 Millionen Stück mit 90,1 Millionen Mark nach dem Auslande gegenüber. In beiden Richtungen waren Briefe und Pakete je etwa zur Hälfte beteiligt.

Gegenüber den sonstigen Zahlen der internationalen Statistik handelt es sich also um einen verhältnismäßig unbedeutenden Verkehr; dies beruht darauf, daß der internationale Paketnachnahmedienst auf der Grundlage des Weltpostvereins erst 27 und der internationale Briefnachnahmedienst gar erst 21 Jahre alt ist, und daß es sich um einen Dienstzweig handelt, den viele Staaten bis dahin noch nicht kannten und eine ganze Anzahl von Staaten sogar heute im Inlandsverkehr noch nicht kennt.

[1]) Einschl. Bayern und Württemberg

Von besonderem Interesse ist, wie sich die im Deutschen Reiche nach dem Auslande aufgegebenen und aus dem Ausland eingegangenen Nachnahmen auf die Hauptkulturstaaten verteilen, und welcher Satz vom Hundert der überhaupt verschickten Pakete mit Nachnahme belastet wird. Die Zahlen sind in der folgenden Übersicht (S. 310) zusammengestellt.

Diese Zahlenangaben, die leider mangels genügender Unterlagen in der Statistik nur sehr unvollkommen sein können, zeigen, daß auf deutscher Seite wesentlich höhere Beträge auf Nachnahmen vom Auslande eingezogen als dorthin abgeführt werden, wenn auch gerade die Postverwaltungen von Österreich und Rußland, auf die es hierbei sehr ankommt, die nach dem Deutschen Reiche aufgelieferten Nachnahmen in der Statistik nicht ersichtlich gemacht haben. In der Hauptsache ist die günstige Zahlungsbilanz natürlich aus dem Charakter des Deutschen Reichs als eines Industrielandes mit starker Ausfuhr zu erklären. Dann aber möchte ich annehmen, daß auch eine gewisse gesunde Vorsicht des deutschen Ausfuhrunternehmers, der seine Ware nicht gern ohne Bezahlung aus der Hand gibt, zu dieser Tatsache mit beiträgt. Wenn ihn zu diesem krediteinschränkenden Handeln die zweckentsprechende Ausbildung des deutschen Nachnahmeverkehrs mit erzogen hat, so wäre das nur als eine günstige Folge des Nachnahmewesens anzusehen. Anderseits möchte freilich zu erwägen sein, ob sich in dieser Erscheinung nicht eine gewisse Rückständigkeit des deutschen Versenders andeutet, indem dieser die Barzahlung der Abrechnung vorzieht. Solange sich aber dieses Bestreben, wie es beim Nachnahmeverkehr nun einmal liegt, nur bei kleineren Beträgen geltend macht, kann man den bestehenden Zustand nur begrüßen und hoffen, daß sich die Entwicklung in dieser Richtung weiter bewegt; denn sie ist geeignet, die deutschen Ausfuhrunternehmer vor wirtschaftlichen Schädigungen zu bewahren.

Es könnte auffallen, daß der Auslands-Nachnahmebrief- und Paketverkehr nach der Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung etwa gleich stark ist (vgl. die Übersicht S. 274/275). Tatsächlich ist, wie die Übersicht S. 310 zeigt, die Zahl der Briefnachnahmen im Auslandsverkehr wesentlich geringer als die der Paketnachnahmen. Das erklärt sich daraus, daß ein rein bankmäßiger Einziehungsdienst im Auslandsverkehr durch Nachnahmen fast gar nicht vermittelt wird, daß er dort vielmehr fast ausschließlich dem Postauftragsdienst vorbehalten ist. Wenn trotzdem nach der deutschen Statistik Brief- und Paketverkehr sich im Auslandsdienst etwa die Wage halten, so hängt das damit zusammen, daß der Verkehr zwischen dem Reichs-Postgebiet einerseits und Bayern und Württemberg anderseits, bei dem die Zahl der Briefnachnahmen fast doppelt so groß ist wie die der Paketnachnahmen, in der Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung als Auslandsverkehr erscheint, während er in der Weltpostvereinsstatistik als innerer deutscher Verkehr aufgeführt ist.

III. Die wirtschaftliche Bedeutung des deutschen Nachnahmeverkehrs.

Wir haben in den vorstehenden Darlegungen gesehen, wie sich in der Stephanschen Zeit aus dem zunächst nur für den Fernversendungsverkehr von Waren bestimmten Dienstzweige infolge von wesentlichen Betriebsvereinfachungen und Tarifverbilligungen das reine Geldeinziehungsgeschäft, der heute bedeutendste Zweig des Nachnahmewesens, herausgebildet hat. Wir haben ferner erkannt, wie gerade dieser sich vornehmlich der sehr billigen

Im Jahre 1910 sind im Deutschen Reiche														Deutsche Zahlungsbilanz aus nebenstehend angegebenem Verkehr in Millionen Francs	
aufgeliefert worden							eingegangen								
nach	Nachnahmebriefe Millionen Stück	Nachnahmepakete Millionen Stück	über zusammen Millionen Francs	Gewöhnliche Pakete überhaupt Millionen Stück	Nachnahmepakete in v. H der gewöhnlichen Pakete	Bemerkungen	aus	Nachnahmebriefe Millionen Stück	Nachnahmepakete Millionen Stück	über zusammen Millionen Francs	Gewöhnliche Pakete überhaupt Millionen Stück	Nachnahmepakete in v. H. der gewöhnlichen Pakete	Bemerkungen	+	–
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Österreich	0,53	0,59	18,66	4,24	13,9	einschl. Bosnien u. Herzegowina	Österreich	—	—	—	—	—	keine Angaben in der Stat. Gén.	—	—
Ungarn	0,07	0,15	4,61	1,11	13,5		Ungarn	0,01	0,10	0,85	0,37	27,0		3,56	—
Belgien	0,02	0,04	1,33	0,61	6,6		Belgien	0,004	0,01	0,67	0,19	3,5		0,66	—
Dänemark	0,02	0,04	1,29	0,74	5,4		Dänemark	0,04	0,01	0,58	0,07	14,3		0,71	—
Frankreich ...	0,06	0,11	2,78	1,53	7,2		Frankreich ...	—	0,09	1,99	1,60	5,6		0,79	—
Großbritannien	—	0,01	0,29	0,76	1,3	N. nur auf Postfrachtstck. zugel.	Großbritannien	—	—	—	—	—	keine Angaben in der Stat. Gén.	—	—
Italien	0,02	0,05	1,94	1,18	4,2		Italien	0,01	0,01	0,41	0,18	5,5		1,53	—
Luxemburg ...	0,05	0,05	4,19	0,32	15,6		Luxemburg ...	0,02	0,01	0,81	0,09	11,1		3,38	—
Norwegen	0,01	0,03	0,92	0,28	10,8		Norwegen	—[1]	0,001[2]	0,04	0,02	5,0	[1] 269 Stück [2] 1130 Stück	0,88	—
Niederlande ..	0,02	0,04	1,75	0,73	5,5		Niederlande ..	0,01	0,02	0,16	0,14	7,1		1,59	—
Rußland	—	0,08	2,78	1,60	5,0		Rußland	—	—	—	—	—	keine Angaben in der Stat. Gén.	—	—
Schweden	0,02	0,03	1,35	0,46	6,5		Schweden	0,002	0,001	0,06	0,03	3,3		1,29	—
Schweiz	0,11	0,14	5,70	2,27	6,2		Schweiz	0,04	0,07	1,74	0,73	9,6		3,96	—
Dt.Schutzgeb..	0,01	0,04	1,97	0,13	30,8		Dt.Schutzgeb..	—	—	—	—	—	keine Angaben in der Stat. Gén.	1,97	—
zus.....	0,94	1,40	—	15,96	8,8		zus.....	0,14	0,32	—	3,52	9,1		20,52	—

Drucksachentarife bedienende Betriebszweig in richtiger Würdigung seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung ohne kleinliche Rücksichten auf finanzielle Bedenken ganz besonders gepflegt worden ist, so daß er sich in kurzer Zeit zu starker Lebensfähigkeit entwickelt hat. Wir haben endlich durch vergleichende Heranziehung der Verhältnisse im Auslande erkannt, daß der deutsche Postnachnahmeverkehr vermöge seiner einfachen und leichten Betriebsformen und infolge seiner Billigkeit dem deutschen Publikum Vorteile und Annehmlichkeiten bietet, die in den meisten anderen Ländern unbekannt sind, und daß die Beteiligung des Deutschen Reichs an der internationalen Regelung dieses Betriebszweigs dem deutschen Publikum die Vorteile des Nachnahmedienstes auch im Verkehr mit dem Auslande in hohem Maße zuteil werden läßt. Wenn heute noch immer in der Literatur das Postauftragswesen als der eigentliche Träger des reinen Einziehungsdienstes hingestellt wird, so stimmt das für den deutschen inneren Verkehr zweifellos nicht mehr. Der Postauftragsdienst ist ein reines Einziehungsgeschäft, das, wenn es die Post nicht ausführte, unbedingt von Banken ausgeführt werden müßte. Das gleiche trifft auf das Postnachnahmewesen nicht zu. Dieses erfüllt zwei Aufgaben:

1. die Förderung des Fernversendungsverkehrs und
2. die Ausführung eines Einziehungsdienstes.

Beide Aufgaben hat sich die Post erst geschaffen; sie sind nicht Teile des Bankwesens, sondern des Postbankwesens; wenn die Post sie nicht eingerichtet hätte, würden sie in dem heutigen Umfange bestimmt nicht vorhanden sein. Die Banken könnten die erste Aufgabe gar nicht erfüllen, weil sie keine Versendung übernehmen, und würden die zweite Aufgabe auch nicht ausführen können, weil ein solcher Geschäftszweig bei den kleinen Beträgen nicht lohnen oder aber zu hohe Gebühren erfordern würde. Daher kommt es auch, daß die Post heute für den gesamten kleinen und mittleren Geldeinziehungsverkehr des privaten und geschäftlichen Lebens ein tatsächliches Monopol genießt, das durch das Verbot des Bestehens von Privatpostanstalten noch eine bedeutsame Stütze erhalten hat. Dieses Monopol legt der Post aber auch die Verpflichtung auf, den Verkehr nach Möglichkeit zu fördern und ihn nicht etwa durch Erhöhung der Gebühren und Erschwerung der Betriebsformen in seiner Entwicklung zu hemmen. Daß die Post ihre Aufgabe in dieser Hinsicht richtig erkannt und durchgeführt hat, zeigt die steigende Entwicklung des Nachnahmedienstes.

Die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Zweige des Nachnahmeverkehrs, des eigentlichen Nachnahmedienstes und des reinen Einziehungsdienstes, ist ganz verschieden und bedarf daher gesonderter Betrachtung.

Der eigentliche Nachnahmedienst ist heute ein wirksames unmittelbares Hilfsmittel des Warenumsatzes geworden. Ein Fernabsatz in größerem Maßstabe und besonders ein solcher an unbekannte Personen ist nur mit seiner Hilfe möglich. So ist die Ausführung einer sehr großen Zahl von Geschäften erst angängig geworden, die sonst unterbleiben mußten. Denn vor dem Bestehen des Nachnahmeverkehrs mußte sich der Geschäftsmann hinsichtlich der Fernversendung auf einen ihm als zahlungsfähig bekannten Kundenkreis beschränken. Gerade dadurch, daß der Versand gegen Nachnahme für den Versender die Gefahr des Geldverlustes ausschließt, hat der Nachnahmeverkehr zu einer Erweiterung des Kundenkreises beigetragen und die weitgreifende Bewegung auf möglichste Einschränkung des Zwischenhandels wesentlich unterstützt, ja in mancher Hinsicht erst möglich gemacht. Er hat zu einer Erweckung neuer Bedürfnisse und damit zu einer Zunahme

des Verbrauchs geführt, die vielen Warengattungen erst ihre heutige Stellung im Wirtschaftsleben geschaffen hat. Es sei hier nur an die Versendung von geräucherten Fischen, die zu drei Vierteln unter Nachnahme erfolgt, an die Bilderversandgeschäfte, den starken Butterversand aus kleinen ostpreußischen Orten u. a. m. erinnert. Der Nachnahmeverkehr hat so auch vielen Waren eine wesentliche Wertsteigerung gebracht, wie man es gerade an der ostpreußischen Butter bemerken kann. Auch der kleine Landwirt kann diese jetzt zu den allgemeinen Marktpreisen absetzen, während früher die Preise mehr oder weniger vom Händler festgesetzt wurden. Und endlich hat der Nachnahmeverkehr, besonders auch für viele Lebensmittel und einfachere Luxusgegenstände, durch Ausschaltung des Zwischenhändlerverdienstes und durch Gewährung von Preisnachlaß mit Rücksicht auf die Barzahlung eine bedeutende Verbilligung für den Verbraucher herbeigeführt und so ausgleichend auf die Preise gewirkt. Man könnte einwenden, daß die vorherige Einsendung des Kaufpreises dem Käufer die gleichen Vorteile sichern würde; dabei darf aber nicht außer Betracht bleiben, daß der Preis der Ware in einer sehr großen Zahl von Fällen nicht vorher zu bestimmen ist. Dadurch, daß der Nachnahmeverkehr Vertrauen des Käufers zum Geschäftsmanne voraussetzt, hat er eine gesunde Geschäftspraxis gefördert und endlich durch seine krediteinschränkende Wirkung, wie sie durch den Zwang zur Barzahlung gegeben ist, das Geschäftsleben befruchtet und den Umlauf des Kapitals beschleunigt.

Diesen zahlreichen Vorzügen stehen nur wenige Nachteile gegenüber, die hauptsächlich in der Möglichkeit für gewissenlose Geschäftsleute, dem Kunden minderwertige Ware zu senden, und in der Ausbreitung der Geheimmittelversendung usw. zu suchen sind. Solche Geschäfte würden aber auch sonst Mittel und Wege gefunden haben, ihre Waren abzusetzen, so daß ihr Aufblühen nicht ausschließlich dem Nachnahmeverkehr zuzuschreiben ist.

Auf anderem Gebiete liegt der Wert des reinen Geldeinziehungsverkehrs. Dieser wirkt im Gegensatze zu dem eigentlichen Nachnahmeverkehr nicht krediteinschränkend, sondern kreditfördernd, mit der Maßgabe, daß er in der Hauptsache einen gesunden Kredit fördert. Wenn wir uns zum Beweise dessen die Kreise ansehen, die sich des Einziehungswesens vorzugsweise bedienen, so finden wir in der Hauptsache zwei Gruppen, nämlich:

1. die Geschäftswelt, soweit sie Waren auf Kredit an Geschäftsleute, besonders kleine Handwerker usw. liefert, und die Abzahlungsgeschäfte und
2. Vereine und Behörden, namentlich Gerichtsbehörden.

Es ist zweifellos, daß sich, wie schon erwähnt, Abzahlungsgeschäfte, Geheimmittelversandgeschäfte u. a. m. die billigen Tarife des Posteinziehungsverkehrs zum besseren Absatz ihrer zum Teil fragwürdigen Waren zunutze machen und ihre für die ungebildeten Schichten der Bevölkerung oft recht nachteilige Geschäftsführung der sofortigen Lieferung gegen monatlich oder wöchentlich zahlbare Teilbeträge auf das Nachnahmeverfahren gründen. Besonders wer Industriegegenden mit ihrer Arbeiterbevölkerung kennt, weiß, wie schwer Arbeiterfamilien monatelang mit solchen Abzahlungen zu tun haben, und wie oft die Lebenshaltung der ganzen Familie unter dem Drucke der fälligen Zahlungen zu leiden hat. In neuester Zeit ist das freilich besser geworden. Der Hauptteil der reinen Einziehungsnachnahmen von Versandgeschäften dient heute der Einziehung von Beträgen von Handwerkern usw., die Waren zur Fortsetzung ihres Gewerbebetriebs oder Bücher zu ihrer Fortbildung usw. auf Abzahlung bezogen haben. Es sei hier nur an

den Ankauf von Rohstoffen, Hausmaschinen (Näh-, Strick- usw. Maschinen) sowie von größeren Bücherwerken und teureren Apparaten verwiesen. In diesen Kreisen fördert das Nachnahmewesen zweifellos einen gesunden Kredit, indem es durch den Abzahlungszwang erzieherisch wirkt, zur rechtzeitigen Schuldentilgung treibt und so den Handwerker und den kleinen Mann zum Vorwärtskommen drängt.

Immerhin darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die früher erwähnte Steigerung der Zahl der nicht eingelösten Nachnahmen von 1890 bis 1910 um das Neununddreißigfache in der Hauptsache auf den reinen Einziehungsdienst entfällt. Sie steht in keinem richtigen Verhältnisse zu den anderen Steigerungszahlen im Nachnahmeverkehr und muß zu der Frage anregen, wie dem weiteren Anwachsen der unbestellbaren Nachnahmen entgegengewirkt werden kann. Die Frage ist auch vom rein volkswirtschaftlichen Standpunkte von Bedeutung, weil die Kosten für die nicht eingelösten Nachnahmen weggeworfenes Geld sind, das den, der es bezahlen muß, zwecklos belastet. Bei 11 757 500 Sendungen im Jahre 1910 handelt es sich, wenn man den billigsten Portotarif von 3 Pf. annimmt, um eine Summe von über 1 1/2 Millionen Mark. Wenn man unter Berücksichtigung auch der übrigen höheren Portostufen für nicht eingelöste Nachnahmesendungen 2 Millionen Mark nur an Portokosten ansetzt, dürfte man in der Schätzung nicht sehr fehlgehen. Diese 2 Millionen Mark sind zumeist als eine unfruchtbare Ausgabe anzusehen. Nach den in der Praxis gemachten Erfahrungen bleiben hauptsächlich an kleine Handwerker und einfache Geschäftsleute gerichtete, ferner von Abzahlungsgeschäften abgesandte Nachnahmekarten uneingelöst. Es kann nicht angenommen werden, daß die vergeblich aufgewandten Portokosten von den Absendern getragen werden, und daher ist der Schluß berechtigt, daß diese Kosten in letzter Linie hauptsächlich von den sogenannten kleinen Leuten bezahlt werden. Auch verwaltungseitig ist die Einschränkung der Zahl der nicht eingelösten Nachnahmen erwünscht, da diese bis zur Vorzeigung an die Empfänger derselben technischen Behandlung unterliegen wie die später eingelösten, und da mit den dabei erforderlichen Buchungen eine Fülle unnützer Arbeit geleistet werden muß. Ein großes Maß nutzloser Arbeit ergibt sich auch daraus, daß viele Empfänger für die Einlösung Frist verlangen, obschon sie von vornherein die Bezahlung gar nicht beabsichtigen. Über 50 v. H. der Nachnahmen, für die Frist beansprucht wird, bleiben uneingelöst. Die Verwaltung muß daher vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus auf eine Verminderung der Zahl der nicht eingelösten Nachnahmen und vom verwaltungstechnischen Standpunkt aus auf eine Einschränkung der Zahl der zur zweiten Vorzeigung kommenden Nachnahmen hinwirken. Versuche, das erste Ziel zu erreichen, sind bisher nicht gemacht worden. Als Weg zum Ziele käme wohl nur eine, wenn auch mäßige Rücksendungsgebühr in Frage, die natürlich nicht so verkehrshemmend ausgestaltet werden dürfte wie die bis 1890 in Geltung gewesene. Daß eine solche Maßnahme schwer durchzuführen wäre, ist unter den heutigen Verhältnissen klar; immerhin darf der Gedanke nicht aus den Augen gelassen werden, zumal die Zahl der nicht eingelösten Nachnahmen in dem Jahrfünft 1906 bis 1910 fast doppelt so groß war wie in dem vorangegangenen Jahrfünft, also offenbar eine steigende Neigung hat. Es käme in Frage, die zweite Vorzeigung und die damit verknüpfte Arbeit dadurch einzuschränken, daß entweder die zweite Vorzeigung im Hause des Empfängers wegfällt und die Nachnahme nur noch am Schalter zur Einlösung bereitgehalten wird, oder daß die zweite Vorzeigung im Hause von der Zahlung einer besonderen Gebühr — vielleicht 10 Pf. —

abhängig gemacht, oder daß endlich die Einlösungsfrist auf 3 oder 5 Tage gekürzt wird. Die Erwägungen sind vorläufig eingestellt worden, nachdem die beteiligten Industrie- und Handelsvertretungen sich dagegen ausgesprochen hatten. Sie haben darauf hingewiesen, daß es den wirtschaftlich schwächeren Kreisen häufig an dem zur Einlösung erforderlichen Gelde mangele, eine Frist von 3 Tagen aber zur Beschaffung des Geldes oft nicht hinreiche; auch benötige der kleine Handwerker usw. in vielen Fällen die Frist von 7 Tagen zur Erledigung von Rückfragen beim Absender. Eine zweite Vorzeigegebühr aber würde die Betroffenen stark belasten. Es darf indes nicht unerwähnt bleiben, daß demgegenüber die Kreise, in denen vorwiegend die Absender von Nachnahmen zu finden sind, die Lagerfrist von 7 Tagen geradezu als Verschleppungsmöglichkeit bezeichnet haben; sie waren auch, um eine schnellere Erledigung der Nachnahmen erreichen zu können, mit der besonderen Gebühr für die zweite Vorzeigung durchaus einverstanden. Wenn auch die Postverwaltung zunächst den Wünschen der Nachnahmeempfänger Rechnung getragen hat, so ergibt sich doch schon aus der verschiedenen Beurteilung der Verhältnisse durch die Beteiligten, daß das letzte Wort in der Frage noch nicht gesprochen ist. An und für sich würde eine solche Gebühr in der Billigkeit liegen, weil sie durch die Mehrarbeit hinreichend begründet wäre, die die Aufbewahrung, die Überwachung, die Überweisung der Nachnahmesendungen von Stelle zu Stelle und endlich ihre wiederholte Vorzeigung für die Postanstalt oder für den Besteller mit sich bringen.

Zum Schlusse sollen noch kurz die Vorteile und Nachteile zusammengestellt werden, die das Nachnahmewesen den einzelnen Teilen des Publikums, besonders der Geschäftswelt, bringt. Dabei werden sich naturgemäß Wiederholungen nicht immer vermeiden lassen.

Die Kleinunternehmer in Gewerbe, Handel und Landwirtschaft sind hauptsächlich Nachnahmeempfänger, die Großunternehmer überwiegend Absender von Nachnahmen. Das ist ein sehr wichtiger Unterschied, der die Wünsche nach Ausgestaltung des Nachnahmewesens fühlbar beeinflussen muß. Ein Beispiel für die verschiedene Auffassung bieten die einander widersprechenden Wünsche bezüglich der Lagerfrist, die soeben erwähnt worden sind.

Über die Bedeutung des Nachnahmeverkehrs für den Handel ist zunächst hervorzuheben, daß der sogenannte Großhandel — unter diesen Begriff wollen wir allen Handel fassen, der mit dem Absatz an letzte Verbraucher nichts zu tun hat, und den Absatz an letzte Verbraucher wollen wir als Kleinhandel bezeichnen — den Nachnahmeverkehr nur in geringem Umfange benötigt, während dieser für den Kleinhandel ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist. Gerade in dem Absatzhandel an letzte Verbraucher waltet, in neuester Zeit immer stärker werdend, die Absicht der Ausschaltung von Gliedern des Zwischenhandels ob. Dieses Bestreben fördert sowohl der Erzeuger, der zur Vergrößerung des Absatzes durch Reisende und Reklame an den Verbraucher heranzukommen sucht und sich für den Fernabsatz gern des Nachnahmeverfahrens bedient, als auch der Verbraucher, der durch gemeinsamen Bezug innerhalb einzelner Berufsklassen und zunehmend durch Einzelbezug gegen Nachnahme den Handel oder wenigstens einzelne seiner Glieder überflüssig zu machen sucht. Ein solcher Geschäftsverkehr ist natürlich nur möglich bei gesunden, ehrlichen Geschäftsgrundsätzen und beim Vorwiegen von Musterwaren. Auf diesen beiden Grundbedingungen beruhen die Versandgeschäfte, die in neuerer Zeit eine ungemein große Verbreitung ge-

funden haben und, wie schon erwähnt, in der Hauptsache günstig wirken. Man denke an den Handwerker, der durch sie in die Lage versetzt ist, kein großes Lager an Rohstoffen halten zu müssen, sondern sich diese je nach Bedarf zu sofortigem Verbrauche gegen Nachnahme schicken zu lassen (Schneidermeister, Installationsgeschäfte, Tapezierer u. a. m.). Man mag den Versandgeschäften vorwerfen, daß sie den Kleinhandel und besonders den örtlichen Handel in vielen Stücken entbehrlich machen und dadurch manchem Geschäftsmanne sein Brot nehmen; man wird aber zugeben müssen, daß die Versandgeschäfte doch auch manchem anderen Geschäftsmann aus dem Mittelstande auf dem bezeichneten Wege den Erwerb seines Lebensunterhalts erleichtern, ja oft erst möglich machen.

Die große Bedeutung des Nachnahmeverkehrs für die Warenhäuser und die großen Sondergeschäfte, die auf ihm ihren ganzen Fernversendungsverkehr aufbauen, ist ohne weiteres klar, ebenso die Bedeutung für den Räucherfischversand, für den Zigarrenversand usf.

Die Verhältnisse in der Industrie liegen ähnlich wie beim Handel. Die Großindustrie hat nicht in dem Maße Vorteile vom Nachnahmeverkehr wie die Kleinindustrie. Über die Vorteile, die das Nachnahmewesen dem Handwerker bringt, indem es ihm die Möglichkeit gibt, Rohstoffe usw. nur im Falle des jeweiligen Bedarfs zu beziehen, ist schon kurz gesprochen worden. Diese Beschaffungsart ist namentlich für den kapitalschwachen Käufer von großem Werte und verringert die Gefahren, die aus einer längeren Lagerung der Waren erwachsen. Ebenso wichtig ist für den Handwerker der reine Geldeinziehungsdienst, der den Bezug von Maschinen und Geräten gegen Teilzahlungen erleichtert, gleichzeitig aber einen Zwang zur Abzahlung und zur Schuldentilgung ausübt. Dem nach gesunden Grundsätzen arbeitenden Handwerker bietet das den Vorteil, daß er erst zu zahlen braucht, wenn die Maschine usw. Einnahmen gebracht hat. Anderseits ist natürlich zu beachten, daß die Teilzahlung gegen Nachnahme Kosten verursacht, da die Nachnahmegebühr fast stets zu Lasten des Empfängers berechnet wird, und da die Preise bei Teilzahlungen etwas höher angesetzt werden. Es ist Sache des einzelnen, abzuwägen, ob die Teilzahlung oder die sofortige Barzahlung den größeren Vorteil bietet. Im ganzen aber wird man sagen müssen, daß die Teilzahlung bei guten Versandgeschäften und Industrieunternehmen für den Handwerker und den ihm gleichstehenden Kleingewerbetreibenden günstig ist. Daß sich des Nachnahmeverfahrens auch manche volkswirtschaftlich ungünstig wirkende Versandgeschäfte bedienen, ist schon mehrfach gesagt und wird nicht zu umgehen sein.

In der Landwirtschaft kommen die Vorteile des Nachnahmeverkehrs hauptsächlich dem Klein- und Mittelbetriebe zugute, sowohl durch unmittelbaren Absatz einzelner Erzeugnisse (Butter, Käse, gewisse Gemüse usw.) an auswärtige Käufer als auch durch die Möglichkeit des Bezugs von kleinen Maschinen usw. gegen Teilzahlung.

Zum Schlusse sei noch der Vorteile Erwähnung getan, die dem Privatpublikum — im Gegensatze zur Geschäftswelt — aus dem Nachnahmeverkehr erwachsen. Zahlreiche Vereine, deren Mitglieder in großen Orten oder über größere Gebiete zerstreut wohnen, erheben ihre Beiträge, deren Eingang sonst ungewiß wäre, oder deren Zahlung vielleicht oft ganz unterbliebe, durch Nachnahme. Die Behörden, insbesondere Gerichtsbehörden und Gerichtsvollzieher, ziehen — ohne bedeutende Mehrkosten — fällige Gebühren, deren Erhebung bei der Säumigkeit der Zahler sonst oft auf große Schwierigkeiten stoßen würde, durch Nachnahme ein. Dem Verbraucher er-

leichtert das Nachnahmeverfahren den Einkauf von Waren aus auswärtigen Geschäften, wobei besonders der Bezug aus Warenhäusern und Versandgeschäften durch die Bewohner des platten Landes und kleiner Städte in Betracht kommt.

Wenn man alle Vorteile und Nachteile des Nachnahmewesens gegeneinander abwägt, muß man zu dem Schlusse kommen, daß dieser Verkehrszweig im ganzen außerordentlich günstig wirkt, und daß seine Förderung ein Bedürfnis der neuzeitlichen Wirtschaft ist. Das Nachnahmewesen ist ein unentbehrlicher Teil unseres wirtschaftlichen Lebens geworden; ohne es könnte heute kaum ein Glied der Volkswirtschaft, nehme man Handel, Industrie, Landwirtschaft oder freie Berufe, auskommen.

Wie wird sich dieser Verkehr weiter entwickeln? Wird er bei stärkerem Anwachsen in absehbarer Zeit neue Betriebsformen fordern? Welche Änderungsvorschläge liegen zur Zeit vor, und wie sind sie zu beurteilen? Es zeugt für die Zweckmäßigkeit und die Trefflichkeit der Einrichtung, daß bisher größere Änderungswünsche öffentlich nicht laut geworden sind, und daß das deutsche Nachnahmeverfahren vorbildlich geworden ist für den internationalen Briefnachnahmeverkehr. Es hat seit 1890 eine Steigerung an aufgelieferten und eingegangenen Sendungen um das Sechsfache ertragen, ohne seine grundlegenden Betriebsformen ändern zu müssen. Man ist danach zu der Annahme berechtigt, daß die jetzigen Einrichtungen den Verkehr auch bei einem ferneren starken Ansteigen bewältigen werden.

Auf rechtlichem Gebiete ist in jüngster Zeit eine größere einschneidende Änderung der Verhältnisse insofern eingetreten, als in die Postordnung, wie schon erwähnt, die Verpflichtung der Post aufgenommen worden ist, bei Wert- und Einschreibsendungen sowie gewöhnlichen Paketen, die ohne Einziehung des Nachnahmebetrags ausgehändigt worden sind, für den entstandenen unmittelbaren Schaden bis zur Höhe der Nachnahmesumme Ersatz zu leisten. Auf gewöhnliche Nachnahmebriefsendungen ist diese Vergünstigung nicht ausgedehnt worden. Die Neuerung entspricht dem Grundsatz einer gerechten Verteilung von Leistung und Gegenleistung. Wie schon mehrfach ausgeführt, hat sich der Charakter der Nachnahmesendungen gegen früher verändert. In weitem Umfange dient der Nachnahmedienst jetzt dem reinen Geldeinziehungsgeschäfte, das sich vornehmlich der billigsten Portosätze bedient. Daß die Verwaltung aber für den geringen Satz von 13 Pf. neben den sonstigen bedeutenden Leistungen auch noch eine Gewährleistung bis zu 800 ℳ übernehmen soll, ist nicht zu verlangen, zumal man, um Schädigungen der Reichskasse zu verhüten, schließlich besondere Sicherungsmaßnahmen für die Beförderung von gewöhnlichen Nachnahmebriefsendungen treffen müßte. Es ist aber nicht angängig, den Nachnahmeverkehr mit Betriebsformen auszustatten, die den gewöhnlichen Nachnahmesendungen *ohne jede Gebühr* gewissermaßen die Sicherheit gewähren, die z. B. Einschreibbriefen gegen Zahlung einer besonderen Gebühr gewährleistet ist. Man würde da auf Zustände zurückkommen, wie sie zur Zeit des Postvorschußwesens bestanden haben, als die Vorschußsendungen zur Fahrpost gehörten und von Stelle zu Stelle nachgewiesen wurden. Übrigens wird gerade bei den Sendungen des reinen Einziehungsdienstes eine Schädigung des Absenders im allgemeinen kaum eintreten, wenn dieser den Eingang des Nachnahmebetrags genügend überwacht und im Falle des Ausbleibens des Betrags oder der nicht eingelösten Sendung rechtzeitig Nachforschungen veranlaßt. In solchen Fällen wird es der Verwaltung bei versehentlich unterbliebener Einziehung des Betrags fast immer gelingen, den Sachverhalt dahin aufzuklären, daß der Empfänger trotz des Besitzes der Quittung den Betrag

nicht bezahlt hat. Eine Klage des Absenders gegen den Empfänger wird ihm dann in der Regel zu seinem Gelde verhelfen oder wenigstens seinen Anspruch wieder herstellen, so daß eine wirkliche Schädigung nur in den wenigen Fällen eintritt, in denen der Empfänger in der Zwischenzeit zahlungsunfähig geworden ist.

Abweisung einer Schadensersatzklage wegen eines in einem Posthause erlittenen Unfalls.

(Urteil des Kgl. Sächsischen Oberlandesgerichts vom 23. Dezember 1912. 1. O. 188/12.)

Der Schneidermeister Franz T. in D. war am 4. Oktober 1911 in der Mittagstunde, als er auf dem Postamt 7 in D. ein etwa 3 kg schweres Paket aufliefern wollte, im Hausflur des reichseigenen Postgebäudes über den Fußabstreicher gestürzt, der aus nebeneinander gelagerten, mit Lederstreifen durchflochtenen Eisenstäben bestand, und hatte dabei einen Bruch des linken Schulterblatts erlitten. Unter der Begründung, daß der Fußabtreter sich in ordnungswidrigem Zustande befunden habe, und daß der Unfall nur darauf zurückzuführen sei, hatte T. Anspruch auf Schadensersatz gestellt. Der Anspruch war von der Ober-Postdirektion in D. abgewiesen worden, weil nach ihren Feststellungen der Unfall nicht auf einen Mangel des Abstreichers oder ein Verschulden der Postverwaltung, sondern auf die eigene Unvorsichtigkeit des T. zurückzuführen war, der hastigen Schrittes das Paket so vor sich hergetragen hatte, daß er den unmittelbar vor seinen Füßen befindlichen Teil des Weges nicht hatte sehen können. Daraufhin erhob T. bei dem Kgl. Landgericht in D. Klage gegen den Reichs-Postfiskus auf Zahlung von 755 ℳ 24 Pf. als Ersatz für den Schaden, den er durch seine infolge des Unfalls eingetretene zeitweilige Arbeitsunfähigkeit erlitten hatte. Durch Urteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts wurde die Klage abgewiesen. Das Gericht hielt nicht für erwiesen, daß ein Postbeamter die im Verkehr erforderliche Sorgfalt hinsichtlich des Zustandes oder der Befestigung des Abstreichers, durch den der Kläger zum Sturz gekommen ist, außer acht gelassen habe. Das Urteil begründet dies folgendermaßen:

> »Die Benutzung eines solchen Abstreichers, von dessen ordnungsmäßiger Beschaffenheit das Gericht sich überzeugt hat, unterliegt keinem Bedenken. Daß er damals nicht in Ordnung gewesen wäre, ist nicht bewiesen. Im Gegenteil sprechen die Aussagen der Zeugen P., B. und H. dafür, daß der Abstreicher keine Aufbauschung — wie der Kläger behauptet — gehabt hat, sondern dafür, daß der Kläger entweder den Abstreicher ganz übersehen oder den Fuß nicht hoch genug gehoben hat und so an der Vorderkante des glatt daliegenden Abstreichers hängen geblieben, daß erst dadurch eine Aufbauschung entstanden und nun erst der vorwärts strebende Fuß unter den Abstreicher geraten ist. Da solche Abstreicher allgemein üblich sind und der Kläger auch den Abstreicher gesehen haben will, so hätte er sich in acht nehmen müssen. Bei Unebenheiten des Bodens, Treppenstufen, Strohdeckeln, Abstreichern, ist Vorsicht immer geboten. Die Abstreicher in den Boden so tief einzulassen, daß jede Unebenheit vermieden wird, kann nicht ver-

langt werden. Fahrlässigen Besuchern des Postamts gegenüber besondere Maßnahmen bei der Anbringung des Abstreichers zu treffen, war dem Beklagten nicht zuzumuten. Die Abstreicher liegen meistens, wie allgemein bekannt ist, auf dem Fußboden, ohne in eine Vertiefung eingelassen zu sein. Ihre Befestigung am Fußboden ist zweckmäßig, da sie so an der bestimmten Stelle liegen bleiben. Übrigens ist nicht ausgeschlossen, daß der Kläger auch hingestürzt wäre, wenn der Abstreicher an der Vorderkante befestigt oder gar nicht befestigt gewesen wäre. Denn es bleibt auf jeden Fall nur die Annahme übrig, daß der Kläger die nötige Vorsicht außer acht gelassen hat.«

Gegen das Urteil des Landgerichts legte der Kläger Berufung ein, die durch das Erkenntnis des 1. Zivilsenats des Königlich Sächsischen Oberlandesgerichts — in Dresden — vom 23. Dezember 1912 kostenpflichtig zurückgewiesen wurde. Der Senat hat sich den Ausführungen des Landgerichts überall angeschlossen. Aus den Entscheidungsgründen seines Urteils sind folgende Ausführungen bemerkenswert:

»Mit der Tatsache, daß vor den Eingängen zu Wohnungen und Geschäftsräumen Fußabstreicher liegen, hat ein jeder, der dort verkehrt, zu rechnen, und gegen die Möglichkeit, mit dem Fuße hängen zu bleiben und so zu Falle zu kommen, muß er sich durch ein nicht zu hastiges Vorwärtsschreiten sowie Hochheben der Füße sichern. Eine Haftung des Beklagten im vorliegenden Falle würde voraussetzen, daß der Zustand des verwendeten Abstreichers ein mangelhafter gewesen und solches dem Beklagten zum Verschulden zuzurechnen wäre (B. G. B. § 823). Dafür liegt nichts vor. Gegen die Art des verwendeten Abstreichers, der aus nebeneinander gelagerten, mit Lederstreifen durchflochtenen Eisenstäben besteht, ist auch aus einem langjährigen Gebrauche noch nicht auf eine Untauglichkeit desselben zu schließen, zumal aus der Aussage des Zeugen B. zu entnehmen ist, daß sich bisher irgendwelche Unzuträglichkeiten noch nicht ergeben haben. Daß er auf der einen Seite befestigt ist, kann, wie schon das Landgericht bemerkt hat, als unsachgemäß nicht bezeichnet werden. Aus der Tatsache aber, daß sich unmittelbar nach dem Unfall eine Aufbauschung von mehreren Zentimetern gezeigt hat, läßt sich noch nicht schließen, daß diese bereits vor dem Sturze vorhanden gewesen sein müßte, dies um so weniger, als der Kläger nach seiner eigenen Angabe mit dem Fuße unter den Abstreicher gekommen ist und dies einen ausreichenden Grund für die besondere Größe der Aufbauschung ergibt. Von einer Umkehrung der Beweislast hinsichtlich der Frage, ob eine größere Aufbauschung bereits vor dem Sturze der Klägers bestanden habe, kann nicht die Rede sein. Aber auch wenn eine solche bereits vorgelegen haben sollte, würde das die Haftpflicht des Beklagten noch nicht begründen. Bei der großen Zahl von Personen, die an dem betreffenden Morgen bis zur Mittagzeit über die Unfallstelle geschritten sind, würde die Annahme, daß erst eine dieser Personen die größere Aufbauschung herbeigeführt habe, näher liegen, als die für eine Haftung des Beklagten allein verwertbare Vermutung, daß ein solcher Zustand schon längere Zeit bestanden habe und von dem Personal nicht bemerkt oder ohne Abhilfe gelassen worden wäre. Hiergegen sprechen zudem jedenfalls die Angaben der Zeugen P., B. und H. sowie der Umstand, daß bisher eine Beschwerde noch nicht ein-

gegangen ist. Es würde zu weit gehen, wollte man eine Verpflichtung annehmen, derartige Fußabstreicher auch tagsüber des öfteren nachzusehen und darauf zu prüfen, ob sie sich etwa verschoben haben. Vielmehr muß unter allen Umständen damit gerechnet werden, daß das Publikum beim Überschreiten solcher Stellen die nötige Vorsicht nicht außer acht läßt. Wenn sich jemand darauf verläßt, daß Abstreicher jederzeit glatt liegen, so tut er das auf eigene Gefahr. Dem Kläger kann also auch bei Berücksichtigung alles dessen, was er sonst noch vorgebracht hat, nicht zugegeben werden, daß ein den Beklagten haftbar machendes Verhalten der für den Zustand der betreffenden Stelle verantwortlichen Personen vorliege. Vielmehr ist die Entscheidung der Vorinstanz als gerechtfertigt anzusehen und die Berufung zurückzuweisen.«

NACHRUF.

Geheimer Regierungsrat, Prof. Dr. Adolf Slaby †.

Am 6. April ist in Charlottenburg kurz vor Vollendung des 64. Lebensjahrs der Geheime Regierungsrat, Prof. Dr. Adolf Slaby, gestorben, dessen Name mit der Geschichte der drahtlosen Telegraphie aufs engste verknüpft ist, und dessen hervorragende geistige Begabung diesen Zweig der Elektrotechnik reich befruchtet hat.

Slaby wurde am 18. April 1849 in Berlin geboren. Nach erfolgreichem Studium an der Königlichen Gewerbeakademie und an der Universität in Berlin (1867 bis 1873) erwarb er 1873 in Jena den Grad eines Dr. phil. und war dann 1873 bis 1882 in Potsdam als Lehrer an der Königlichen Gewerbeschule tätig. Während dieser Zeit habilitierte er sich an der Gewerbeakademie in Berlin. 1883 wurde er als Professor für theoretische Maschinenlehre und Elektrotechnik an die Technische Hochschule in Charlottenburg berufen, die aus der Gewerbeakademie entstanden war. Sein Schaffen war zu jener Zeit in der Hauptsache auf die Vervollkommnung der Gasmaschinen gerichtet. Eine Reihe von Abhandlungen hat er hierüber veröffentlicht, darunter 1879 die »Versuche über Kleinmotoren« und 1894 ein umfassendes Werk über »Kalorimetrische Untersuchungen über den Kreisprozeß der Gasmaschinen«, das sich durch erschöpfende Behandlung des Stoffes, durch leichte Faßlichkeit und durch Klarheit der Darstellung auszeichnet. Im Laufe der Jahre wandte er sich, angeregt durch Werner v. Siemens, mit dem ihn enge Freundschaft verband, mehr der Elektrotechnik zu, dem Fache, in dem er die größten Erfolge erzielte. Sein Name gewann mehr und mehr an Bedeutung in der technischen Welt; bei zahlreichen Preisgerichten wirkte er mit, und mit allen hervorragenden Fachgenossen des In- und Auslandes stand er in regem Gedankenaustausch.

Den Anstoß zu der letzten Entwicklung der wissenschaftlichen Laufbahn Slabys gaben die Versuche Marconis mit drahtloser Telegraphie, denen Slaby im Jahre 1897 in England dank seinen Beziehungen zu William Preece, dem Chefelektriker der englischen Telegraphenverwaltung, beiwohnte. Slaby er-

kannte mit dem ihm eigenen durchdringenden Scharfblick die hohe Bedeutung der neuen Erfindung und widmete nunmehr seine ganze Kraft der Erforschung des noch in tiefes Dunkel gehüllten Gebiets. Gemeinsam mit seinem Assistenten, dem Grafen Arco, bildete er das nach ihnen benannte System Slaby-Arco aus, das nach der Verschmelzung mit dem System von Prof. Braun als das deutsche Telefunkensystem seinen Siegeslauf um die Erde antrat und das Entstehen eines Monopols der Marconigesellschaft erfolgreich verhinderte.

An seiner Lehrtätigkeit hing Slaby mit ganzem Herzen. Er verstand es meisterhaft, schwierige Probleme in ihre Einzelheiten zu zerlegen und den Kern herauszuschälen; durch seine Vortragskunst begeisterte er seine Hörer für den Lehrstoff und ihren künftigen Beruf. Leider zwang ihn zunehmende Kränklichkeit im März 1912 zur Aufgabe der Vorlesungen, die für seine Schüler stets eine Quelle reicher Erkenntnis waren.

An äußeren Ehrungen und Anerkennungen hat es Slaby nicht gefehlt. Schon früh erhielt er den Titel eines Geheimen Regierungsrats; als einer der ersten Techniker wurde er in das preußische Herrenhaus berufen, und eine Reihe von Orden ist ihm für seine Verdienste verliehen worden. Von akademischen Ehrungen seien Slabys Wahl zum Rektor der Charlottenburger Technischen Hochschule und die Verleihung des Dr.-Ing. honoris causa durch die technische Hochschule in Danzig hervorgehoben. Außerdem war er Mitglied der Akademie des Bauwesens und der Königl. Technischen Deputation für Gewerbe.

Ein Leben voll Mühe und Arbeit und reich an Erfolgen hat seinen Abschluß gefunden. Der Name Slaby aber wird fortdauern, und dankbar wird das deutsche Vaterland, wird die ganze wissenschaftliche Welt das Andenken des Forschers allezeit ehren.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 11. BERLIN, JUNI. **1913.**

Elektromagnetisch gesteuerte Untersuchungseinrichtungen in Fernsprechleitungen.

Von Postrat **Bergener** in Hannover.

Im Archiv 1912, S. 38, ist in einem Aufsatz über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Rechnungsjahre 1906 bis 1910 auf das außerordentlich rasche Anwachsen der Zahl und der Länge der Fernsprech-Verbindungsleitungen hingewiesen worden. Ihre Gesamtlänge hat Ende 1905 503 494 km und Ende 1910 1 033 529 km betragen, also im Laufe von 5 Jahren um rund 105 v. H. zugenommen. Die Zahl der Verbindungsanlagen ist im gleichen Zeitraume nur um etwa 46 v. H. gestiegen. Der Längenzuwachs entfällt mithin vorwiegend auf Leitungen von wesentlich größerer Länge als vor 1905. Zur Erzielung ausreichender Verständigung wurden diese Leitungen, da in bezug auf den Bau von pupinisierten schwachdrähtigen Leitungen noch keine genügenden Erfahrungen vorlagen, aus starkem Draht, hauptsächlich solchem von 4 und 4,5 mm Durchmesser, hergestellt. Außerhalb der Ortschaften haben sich die starkdrähtigen Leitungen im allgemeinen noch ohne wesentliche Schwierigkeiten unterbringen lassen, indem nach Bedarf die an Landstraßen verlaufenden Linien mit Querträgern zu 4 Doppelleitungen ausgerüstet, an Eisenbahnen einfache Gestänge in Doppelgestänge umgebaut, die Querträger zu 8 Einzelleitungen an vorhandenen Doppelgestängen gegen Querträger zu 8 Doppelleitungen ausgewechselt oder endlich auf der zweiten Bahnseite neue Gestänge errichtet wurden. Dagegen haben sich der oberirdischen Durchführung der starkdrähtigen Leitungen durch große Ortschaften von Jahr zu Jahr wachsende Schwierigkeiten entgegengestellt, die hauptsächlich darin bestanden, daß sich die Holzgestänge wegen Platzmangels nicht genügend verstärken ließen, und daß die Dachgestänge teils wegen der ungleichmäßigen Tragfähigkeit und der ungleichen Abstände der für sie benutzten Gebäude, teils wegen des Widerstandes der Besitzer nur beschränkt in Anspruch genommen werden konnten. Vorübergehend ist von dem Aushilfsmittel Gebrauch gemacht worden, die Leitungen

an Dachgestängen und anderen schwachen Punkten nicht in voller Drahtstärke, sondern aus dünneren Drähten von 2 und 3 mm Durchmesser herzustellen. Da hiermit aber die Gefahr verbunden war, daß die Verständigung im Verkehr auf große Entfernungen durch den häufigen Wechsel der Drahtstärke beeinträchtigt, und daß die Leistungsfähigkeit der Fernverbindungen den ständig zunehmenden Anforderungen auf die Dauer nicht genügen würde, wurde das Verfahren vom Jahre 1905 ab eingestellt und für alle neuen Leitungen die ununterbrochene Durchführung der vollen Drahtstärke — von ganz besonderen Ausnahmefällen abgesehen — allgemein gefordert. Auch die bereits vorhandenen Teilstrecken mit schwächeren Drahtarten wurden nach und nach bis auf geringe Überreste mit beträchtlichem Kostenaufwand auf die volle Drahtstärke gebracht. Die Möglichkeit einer derartigen Mehrbelastung der Ortslinien war bis zu einem gewissen Grade dadurch gegeben, daß in der fraglichen Zeit mit der Umlegung der Fernsprech-Anschlußleitungen in Kabel in stetig zunehmendem Umfange vorgegangen und so Raum für neue Fernleitungen gewonnen wurde. Gleichwohl trat mehr und mehr für die großen Städte der Zeitpunkt ein, wo die Holz- und Dachgestänge der Ortslinien an der Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit anlangten. Die unerwünschte Einschaltung von Kabelstrecken in die Fernleitungen des großen Verkehrs hat sich infolgedessen vielfach nur dadurch vermeiden lassen, daß solche Ortschaften entsprechend der im Abschn. I § 10 der Telegraphenbauordnung gegebenen Anregung mit Außenlinien umgangen wurden, in denen selbstverständlich nur solche Leitungen untergebracht werden konnten, die nicht zum Betrieb in die Orts-Vermittelungsanstalten einzuführen waren. Diese Herumführung um große Ortschaften bedeutet aber für die Leitungen insofern eine Verschlechterung, als die Untersuchungsstellen dadurch in der Regel in größere Entfernung von der Postanstalt kommen, durch deren Personal sie bedient werden. Infolgedessen wird die Eingrenzung der Störungen mehr oder weniger verzögert, wozu noch der weitere Übelstand tritt, daß die mit der Bedienung betrauten Unterbeamten ihren Ämtern länger als sonst entzogen werden. Besonders einschneidend ist die Wirkung der Umgehungslinien, wenn die älteren Leitungen zur Untersuchung in die Orts-Vermittelungsanstalten eingeführt sind und diese als Eingrenzungsämter bei der Aufsuchung der Störungen mitzuwirken haben. Hinsichtlich der in den Umgehungslinien verlaufenden Leitungen muß sich die Tätigkeit dieser Ämter auf die Bedienung der Untersuchungsstellen beschränken, während die Eingrenzung selbst den beiden benachbarten Ämtern zufällt. Die Fehlereingrenzung erstreckt sich dann auf eine viel größere Leitungslänge und wird dadurch erheblich erschwert und verzögert, außerdem ist aber auch die Möglichkeit genommen, die betriebsfähige Teilstrecke einstweilen für den Verkehr auszunutzen. Dieses starke Mißverhältnis hat den Gedanken nahegelegt, in Umgehungslinien Untersuchungstellen einzurichten, die von der Orts-Vermittelungsanstalt aus in der Weise elektromagnetisch gesteuert werden, daß die jeweils zu untersuchende Leitung vorübergehend in die Vermittelungsanstalt eingeführt und dort wie eine dauernd zur Untersuchung eingeführte Leitung behandelt wird.

Die erste Anlage dieser Art wurde im Jahre 1909 in Hannover hergestellt, als an der im Bau begriffenen, die Stadt im Süden umkreisenden Güter-Umgehungsbahn für zwei neue Leitungen, E 1753 (jetzt E 2973) Berlin–Münster und G 10076 Berlin–Amsterdam, sowie für die Betriebsleitungen der Eisenbahnverwaltung ein gemeinsames Gestänge errichtet wurde. In den folgenden Jahren wurden im Ober-Postdirektionsbezirk Hannover gleichartige Einrichtungen für die abseits von den Ämtern Hildesheim, Uelzen und Soltau verlaufenden sowie für diejenigen Fernleitungen getroffen, die zur Unter-

suchung in den Blitzableiterraum der F.V. St.[1]) in Hannover eingeführt sind und zur Eingrenzung von Störungen nach dem Fernzimmer geschaltet werden müssen. Auch in anderen Bezirken sind inzwischen solche Untersuchungstellen in Umgehungslinien eingerichtet worden, so in Bielefeld, Göttingen, Magdeburg, Münster (Westf.), Osnabrück, Paderborn, Siegen.

Im nachstehenden soll auf Grund der im Bezirk Hannover gemachten Erfahrungen versucht werden, eine zusammenfassende Darstellung der bei Errichtung solcher Untersuchungstellen zu beachtenden allgemeinen Regeln sowie der besonderen Hilfsmittel zu geben, mit denen die Einrichtung sich den örtlichen Verhältnissen anpassen läßt.

Von grundsätzlicher Bedeutung sind zunächst folgende Punkte.

1. Umstände, unter denen die Einrichtung zu verwenden ist.

Es sind zu unterscheiden:

a) Verbindungen zwischen Blitzableiterraum und Betriebsraum für die dauernd in die Vermittelungsanstalt zur Untersuchung eingeführten Leitungen;

b) Verbindungen zwischen den Vermittelungsanstalten und den in einer Umgehungslinie eingerichteten Untersuchungstellen zur vorübergehenden Einführung der Leitungen in das Amt.

Zu a. Bis zum Jahre 1900 waren selbst die Leitungen für den großen Verkehr in zahlreiche kleine Telegraphenanstalten, in deren Nähe sie verliefen, zu Untersuchungszwecken eingeführt. Die Maßnahme hatte zwar den Vorzug, daß die zur Eingrenzung von Störungen nötigen Leitungsverbindungen innerhalb der Diensträume infolgedessen schnell und sicher und erforderlichenfalls auch ohne Heranziehung von Unterbeamten ausgeführt werden konnten, doch brachte sie im Laufe der Zeit mehr und mehr den Übelstand mit sich, daß in einzelnen der zahlreichen Leitungseinführungen Fehler auftraten, die von dem Personal der kleineren Anstalten nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht aufgefunden werden konnten. Vom Jahre 1900 ab wurden deshalb die Leitungseinführungen der Mehrzahl nach durch Untersuchungstellen am Gestänge ersetzt und nur bei solchen größeren Ämtern beibehalten, wo es im Interesse des Dienstes durchaus erforderlich erschien. Da ferner eingehende Versuche ergeben hatten, daß die Verständigung auf große Entfernungen durch die Zahl der in den Leitungsverbindungen liegenden Amtseinführungen wesentlich beeinflußt wurde, ist eine weitere Einschränkung dadurch herbeigeführt worden, daß der Mindestabstand der nur zu Untersuchungszwecken dienenden Leitungseinführungen vom Jahre 1903 ab im allgemeinen auf 100 km festgesetzt wurde. Da auch die Länge der in den Leitungsverbindungen liegenden Amtseinführungen nicht ohne Einfluß auf die Verständigung ist, werden seit 1905 die zur Untersuchung eingeführten Leitungen nicht dauernd mit den Betriebsräumen verbunden, sondern im allgemeinen nur bis zu den in unmittelbarer Nähe der Abspanngestänge einzurichtenden Blitzableiterräumen geführt und dort neuerdings nach den Vorschriften der Telegraphenbauordnung (Abschn. IV § 12, Ber. 201) so geschaltet, daß die Zuführungen zu den Untersuchungsapparaten nur so lange in den Stromkreis eingeschaltet werden, als es für die Störungseingrenzung oder sonstige besondere Zwecke unbedingt erforderlich ist. Für die Umschaltung der Fernleitungen I. und II. Klasse nach dem Betriebsraume sind Umschalter *Va* vorgesehen, die tunlichst im Blitzableiterraume selbst, wenn dieser aber vom Betriebsraume weit entfernt ist, in einem schneller erreichbaren Raume aufgestellt werden, zu dem die Fernleitungen dann von den Blitzableitern

[1]) F.V. St. = Fernsprech-Vermittelungstelle.

mit gut isolierten Drähten weitergeführt werden. Im letzten Falle wird die Amtseinführung zum Nachteil der Verständigung in den wichtigen Fernleitungen wieder verlängert und doch der Mangel beibehalten, daß für jede Leitungsumschaltung Botengänge notwendig sind, die die Störungseingrenzung nicht unerheblich erschweren und verzögern. Wenn deshalb die Umschalter nicht in der Nähe der Blitzableiter in einem Raume untergebracht werden können, in dem sich ohnehin dauernd ein Unterbeamter aufhält, der auf Anweisung durch Fernsprecher jede Umschaltung schnell und zuverlässig ausführen kann, so wird es im Interesse einer schleunigen und sicheren Störungseingrenzung vorzuziehen sein, für die zur Untersuchung eingeführten Leitungen im Blitzableiterraum elektromagnetisch gesteuerte Umschaltevorrichtungen aufzustellen, durch die der Störungsbeamte vom Betriebsraum aus jederzeit mit dem denkbar geringsten Zeitaufwande die zu untersuchenden Leitungen ohne fremde Hilfe auf Prüfapparate schalten kann, so daß er auch unbedingte Gewähr für die richtige Ausführung der Verbindungen hat. Die dadurch in vielen Fällen zu erzielende Verkürzung der Amtseinführungen hat um so mehr Bedeutung, als die Mindestentfernung der Untersuchungsämter zur weiteren Beschleunigung der Störungseingrenzung von 100 auf 50 km herabgesetzt worden ist.

Hiernach ist die Anwendung elektromagnetisch gesteuerter Untersuchungseinrichtungen für solche F. V. St. angebracht, bei denen dadurch die Amtseinführung der zur Untersuchung eingeführten Leitungen verkürzt und die Umschaltung auf die Untersuchungsapparate wesentlich beschleunigt werden kann.

Zu b. Aus den bereits erörterten Gründen kommt die Einrichtung in erster Linie für solche Orte in Frage, wo durchgehende Leitungen wegen Überlastung der Ortslinien nicht über das Abspanngestänge der als Untersuchungsamt dienenden F. V. St., sondern oberirdisch an Umgehungslinien um den Ort herumgeführt werden. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß die dauernde unterirdische Einführung in ein Amt, wozu Kabel mit 1,5 und 2 mm starken Adern in der doppelten Zahl der einzuführenden Leitungen verwendet werden müssen, sich wesentlich teurer stellt als eine elektromagnetisch gesteuerte Untersuchungseinrichtung an einer Umgehungslinie, selbst wenn die Zuführung zum Amte durchweg unterirdisch ist. Für die Zuführung reichen, da sie nicht dauernd in den Fernleitungen liegt und bei vorübergehender Benutzung für den Verkehr des Untersuchungsamts nur der betriebsfähige Zweig, also nur eine Teilstrecke der Leitung, in Frage kommt, 0,8 mm starke Kabeladern aus; ihre Zahl braucht, wie später gezeigt werden wird, bei Verwendung gemeinsamer Prüfleitungen nicht größer zu sein als die der einzuführenden Leitungen, also halb so groß wie bei dauernder Einführung. Der Kostenunterschied kann für eine Höchstzahl von etwa 25 einzuführenden Fernleitungen, je nachdem Kabel mit nur starken Adern oder mit gemischten Adern in Rechnung gezogen werden, auf 5 bis 7 ℳ für das laufende Meter, also für eine Zuführungslinie von mäßiger Länge, etwa 3 km, auf 15 000 bis 21 000 ℳ veranschlagt werden. Dabei ist auch für die dauernde unterirdische Einführung angenommen, daß Hin- und Rückleitung in einem gemeinsamen Kabel vom V. A.[1]) zu einer oberirdischen Umgehungslinie geführt sind. Werden die Einführungskabel vom V. A. in entgegengesetzten Richtungen bis zu den an die Stadtgrenzen herantretenden oberirdischen Linien geführt, so wird zwar die oberirdische Umgehungslinie gespart, dafür aber der Aufwand für die unterirdische Führung wesentlich erhöht, so daß sich das Verhältnis noch weiter zugunsten der nur vorüber-

[1]) V. A. = Vermittelungsamt.

gehenden Leitungseinführung verschiebt, die außerdem noch den Vorteil dauernder Beibehaltung eines rein oberirdischen Verlaufs der großen Fernleitungen bietet. Die Einrichtung kann nicht nur für bereits bestehende Untersuchungsämter, sondern auch für solche F. V. St. mit Vorteil verwendet werden, die Untersuchungstellen gewöhnlicher Art zu bedienen haben, sofern durch deren Umwandlung in solche mit elektromagnetischer Steuerung eine erhebliche Beschleunigung in der Bedienung erreicht wird. Da solche Einrichtungen ihrem Wesen nach den bisher gebräuchlichen Einführungen in Untersuchungsämter entsprechen, darf ihr Mindestabstand untereinander und von den gewöhnlichen Untersuchungsämtern ebenfalls nicht unter 50 km betragen.

2. Auswahl des Platzes für die außerhalb der F. V. St. aufzustellenden Schaltkasten.

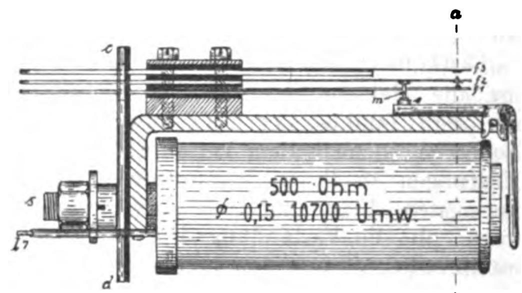
Naturgemäß ist die elektromagnetisch zu steuernde Untersuchungstelle im allgemeinen an dem Punkte der Umgehungslinie einzurichten, dessen Verbindung mit dem V. A. je nach dem Verlaufe der für die Herstellung von Schalt- und Prüfleitungen in Frage kommenden Linienzüge und Straßen sich mit dem geringsten Kostenaufwand ausführen läßt. Von Einfluß ist dabei die Frage, ob die Verbindung besser ganz oder nur teilweise unterirdisch hergestellt wird. Im ersten Falle wird zweckmäßig, wenn möglich, ein Punkt gewählt, wo das für die Schaltvorrichtungen benutzte Gestänge gleichzeitig zu einem Kabel-Aufführungspunkt ausgebaut werden kann, wodurch unter allen Umständen eine wirtschaftlich günstige Ausnutzung des Verbindungskabels gewährleistet ist. Besonders vorteilhaft ist es, wenn sich für die Untersuchungstelle ein in der Umgehungslinie liegendes Dachgestänge darbietet, weil dann die Schaltapparate und Sicherungen auf einem Bodenraum untergebracht werden können und nur eines einfachen Schutzkastens bedürfen. Andernfalls muß je nach den örtlichen Verhältnissen ein hölzernes Vierfach- oder Doppelgestänge mit wettersicherem eisernen Schaltkasten oder ein Gittermast der nachstehend beschriebenen Bauart aufgestellt werden. Ganz oder teilweise oberirdische Führung der Schalt- und Prüfleitungen kann nur dann in Frage kommen, wenn die Zahl der dafür erforderlichen Drähte eine mäßige Grenze, etwa 24, nicht übersteigt, die Mitbenutzung von auch sonst auszulegenden Kabeln ausgeschlossen ist und die Auslegung eines besonderen Kabels wirtschaftlich unvorteilhaft sein würde. Bei Herstellung der oberirdischen Zuführung muß auf unbedingt betriebsichere Ausführung durch Einhaltung geringer Stangenabstände, auf Auswahl einer für baumfreie Führung ausreichenden Stangenlänge, auf sorgfältige Regelung des Durchhanges, unter Umständen auch auf eine weitere als die gewöhnliche Gruppierung der Drähte besondere Sorgfalt verwendet werden, damit ein sicheres Arbeiten der Schalteinrichtung nach Möglichkeit gewährleistet ist. Unter dieser Voraussetzung können oberirdische Zuführungslinien zur Anschließung elektromagnetisch gesteuerter Untersuchungseinrichtungen an eine geeignete Verkehrsanstalt ausnahmsweise auch auf verhältnismäßig große Entfernungen hergestellt werden, wenn sich dadurch erreichen läßt, daß in einer Linie, die auf lange Strecken nur durch kleine Ortschaften mit unsicherer und langsamer Bedienung der Untersuchungstellen verläuft, die Eingrenzung der Störungen wesentlich beschleunigt und damit die Ausnutzung der Leitungen erheblich erhöht wird.

3. Bauart des Schaltapparats.

Für die ersten elektromagnetisch gesteuerten Untersuchungstellen wurden wettersichere Relais der Firma Zwietusch & Co. benutzt, wie sie schon seit dem Jahre 1906 bei der F. V. St. in Ratibor zur elektromagnetischen Um-

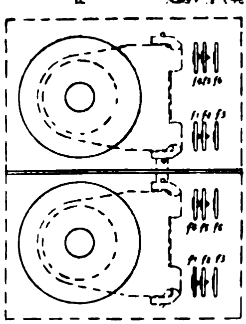
schaltung der Leitung *E* 20 Berlin–Budapest zwischen Blitzableiterraum und Betriebsaal mit gutem Erfolge verwendet werden. Diese Relais, von denen für den *a*- und den *b*-Draht je eins, für jede Leitung also zwei erforderlich sind, haben sich technisch gut bewährt, eignen sich aber zu allgemeiner Verwendung nicht, weil sie dazu bestimmt sind, frei am Gestänge angebracht zu werden, und weil sie deshalb verhältnismäßig schwer gebaut und kostspielig sind, für die Unterbringung in einem geschlossenen Raume, in dem auch die Sicherungen und Blitzableiter aufgestellt werden, ein unnötig großes

Abb. 1.



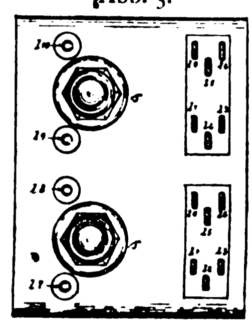
Doppelrelais, Seitenansicht

Abb. 2.



Schnitt a · b

Abb. 3.



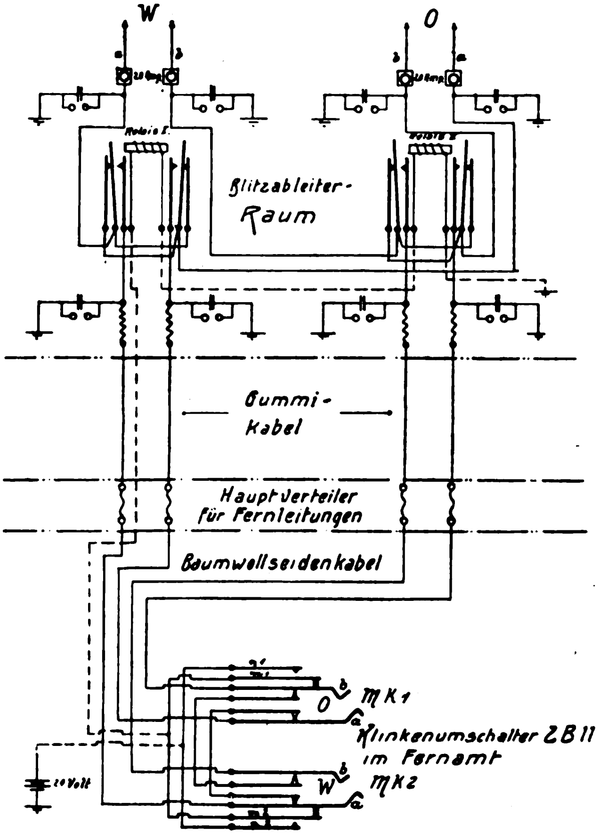
Grundbrett c · d

Gehäuse erfordern und verhältnismäßig viel Strom verbrauchen. Später sind ähnliche Relais von Schuchhardt verwendet worden, die leichter gebaut und erheblich billiger, aber annähernd ebenso groß waren. Neuerdings wird ebenfalls von Schuchhardt ein Apparat geliefert, bei dem die beiden für eine Leitung erforderlichen Relais auf einer gemeinsamen Grundplatte vereinigt sind, und der erheblich weniger Raum beansprucht als ein Einzelrelais der vorgenannten Art. Da die Einrichtung in einem wettersicheren Raume untergebracht werden muß, hat das Relais nur eine einfache Schutzkappe aus Aluminium erhalten mit einer Grundfläche von 48 · 60 qmm und einer Höhe von 85 mm. In Abb. 1 bis 3 sind Seitenansicht und Querschnitte des Doppelrelais dargestellt. Jede Spule hat 10 700 Umwindungen eines 0,15 mm starken isolierten Kupferdrahts von 500 Ohm Widerstand. Die Umwindungen der beiden Relais endigen an Lötösen l_7, l_8, l_9 und l_{10}, von denen l_7 mit der Schaltleitung, l_8 unmittelbar mit l_9 und l_{10} mit Erde zu verbinden ist, so daß der aus der Batterie des Amtes zum Umschalten entsandte Strom, der eine Mindeststärke von 10 M A haben muß, die beiden Spulen hintereinander durchfließt.

Die beiden Elektromagnetkerne laufen in je eine Schraube *s* mit Mutter aus, durch die die Relais an Flacheisenschienen befestigt werden können. Sie werden zweckmäßig wagerecht angebracht, weil die Anker ein einseitig offenes Achslager haben und deshalb bei senkrechter Stellung der Spulen, wie Abb. 1 erkennen läßt, nicht sicher in den Achsen ruhen würden.

Vor dem umgebogenen Teile jedes Ankers liegen zwei Sätze Federn: f^1, f_2, f_3 und f_4, f_5, f_6, deren durch die Grundplatte hindurchgehende Enden

Abb. 4.



Relaisschaltung innerhalb eines V. A. mit Einzel-Prüfleitungen und Klinkenumschalter ZB 11.

zu Lötösen l_1-l_6 ausgebildet sind und die Leitungszuführungen aufnehmen, und zwar: l_2 und l_5 die Fernleitungszweige, l_3 und l_6 die Prüfleitungen; außerdem wird l_1 mit l_5 und l_2 mit l_4 verbunden. Dadurch wird in gleicher Weise wie bei der in der Telegraphenbauordnung (S. 333, Ber. 201) für die Verwendung von Umschaltern *Va* vorgesehenen Schaltung erreicht, daß im Ruhezustande zwei parallel geschaltete Kontaktverbindungen: f_1-f_2 und f_4-f_5 im Stromwege liegen, so daß eine dauernd gute Verbindung der beiden Leitungszweige gesichert ist.

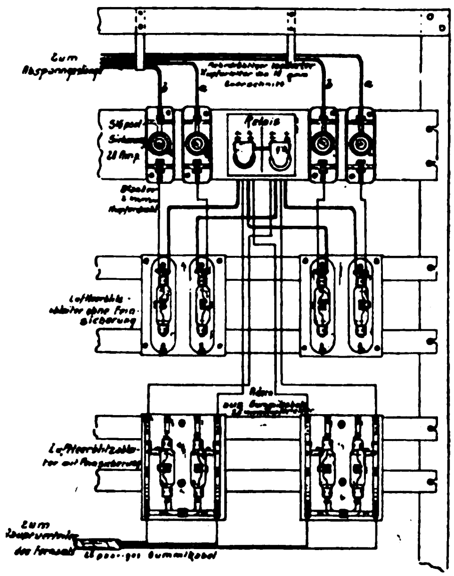
Die Federn f_2 und f_5 tragen je einen Messingstift *m*, der durch einen Schlitz der Federn f_1 und f_4 hindurchgreift und sich gegen je ein auf dem Anker befestigtes Ebonitscheibchen *e* legt. Bei Stromsendung vom Amte aus werden daher die Federn f_2 und f_5 vom Anker gegen f_3 und f_6 ge-

drückt und die beiden Zweige der Doppelleitung dadurch, wie sich aus Abb. 4 und 7 ergibt, mit je einer zum Amte führenden Prüfdoppelleitung verbunden. Durch Abtrennung der Batterie wird die gewöhnliche Leitungschaltung wiederhergestellt, indem die Federn f_2 und f_5 den Anker in die Ruhelage zurückdrücken und sich wieder gegen f_1 und f_4 legen.

4. Verbindungsleitungen Relaissäule-Amt und Sicherungseinrichtungen.

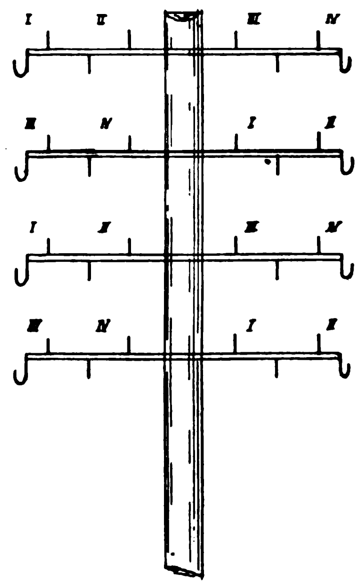
a) Bei den Fernleitungen, die unmittelbar bis in den Blitzableiterraum der F. V. St. geführt sind, verursacht die Herstellung auch einer beträchtlichen Zahl von Verbindungsleitungen zwischen Relais und Betriebsraum

Abb. 5.



Sicherungsgestell im Blitzableiterraum des V. A. (Teilansicht).

Abb. 6.



Verteilung von 16 Fernleitungen auf 4 Prüf-Doppelschleifen (I, II, III, IV).

wegen der geringen Entfernung keine Schwierigkeiten und nur unbedeutende Kosten. Deshalb ist zweckmäßig zur vorübergehenden Umschaltung jeder Fernleitung vom Blitzableiterraume nach dem Betriebsraum eine besondere Doppelschleife vorzusehen, so daß gleichzeitig jede beliebige Anzahl von Leitungen umgeschaltet werden kann. Da für jedes Doppelrelais zur Verbindung der Spulen-Umwindungen mit der Batterie (Abb. 4) eine Einzelader erforderlich ist, stellt sich der Bedarf an Kabeladern für eine Fernleitung auf $2 \cdot 2 + 1 = 5$, für je 10 Fernleitungen also auf 50 Adern, für die ein 25-paariges Gummikabel — je nach der Beschaffenheit der zu durchschreitenden Räume mit oder ohne Bleimantel — auszulegen ist. In Hannover sind Kabel ohne Bleimantel verwendet worden, die vom Blitzableiterraume nach dem neben der Betriebstelle für den Fernverkehr eingerichteten Umschalteraume geführt und an die senkrecht stehenden Lötösenstreifen des Hauptverteilers angelegt worden sind. Von den wagerechten Lötösenstreifen bis zu den Klinkenumschaltern sind 42-adrige Baumwollseidenkabel benutzt worden.

In die oberirdisch bis zum Blitzableiterraume der F. V. St. geführten Fernleitungen müssen zwischen Leitungseinführung und Umschaltevorrichtung

(Schaltrelais) die in der Telegraphenbauordnung (S. 333, Ber. 201) vorgesehenen Stöpselsicherungen zu 20 A und Blitzableiter eingeschaltet werden. Statt der Platten-Blitzableiter werden zur Ersparung von Raum und Kosten Luftleerblitzableiter ohne Feinsicherung verwendet. In die Prüfleitungen Relais-Betriebsraum werden, wenn die Möglichkeit vorübergehender Verwendung einzelner Leitungszweige für den eigenen Verkehr des Untersuchungsamts in Frage kommen kann, an Stelle der durch die Telegraphenbauordnung vorgeschriebenen Kohlenblitzableiter Luftleerblitzableiter mit Feinsicherung eingeschaltet. In Abb. 5 ist angedeutet, in welcher Weise Sicherungen, Blitzableiter und Relais übersichtlich auf einem gemeinsamen Schienengestell angebracht und miteinander verbunden werden können. Da der mehrdrähtige Kupferleiter der zur Einführung zu benutzenden Gummiader seines großen Querschnitts wegen sich nicht ohne weiteres an kleinen Klemmschrauben und an den schwachen Lötösen der Relais befestigen läßt, empfiehlt es sich, einen 1 mm starken Kupferdraht zwischen die freigelegten Enden der Litzendrähte einzulöten oder einen Kabelschuh anzusetzen, diesen zum Anlegen an Klemmen, jenen auch zum Verbinden mit Lötösen. Die Lötösen l_1, l_2, l_3 und l_4, l_5, l_6 (Abb. 3) liegen sehr nahe beieinander und müssen deshalb zur Erleichterung der Lötarbeit und zur Verhütung von Berührungen fächerartig auseinandergebogen werden. Für die Schaltleitungen genügen Batteriesicherungen.

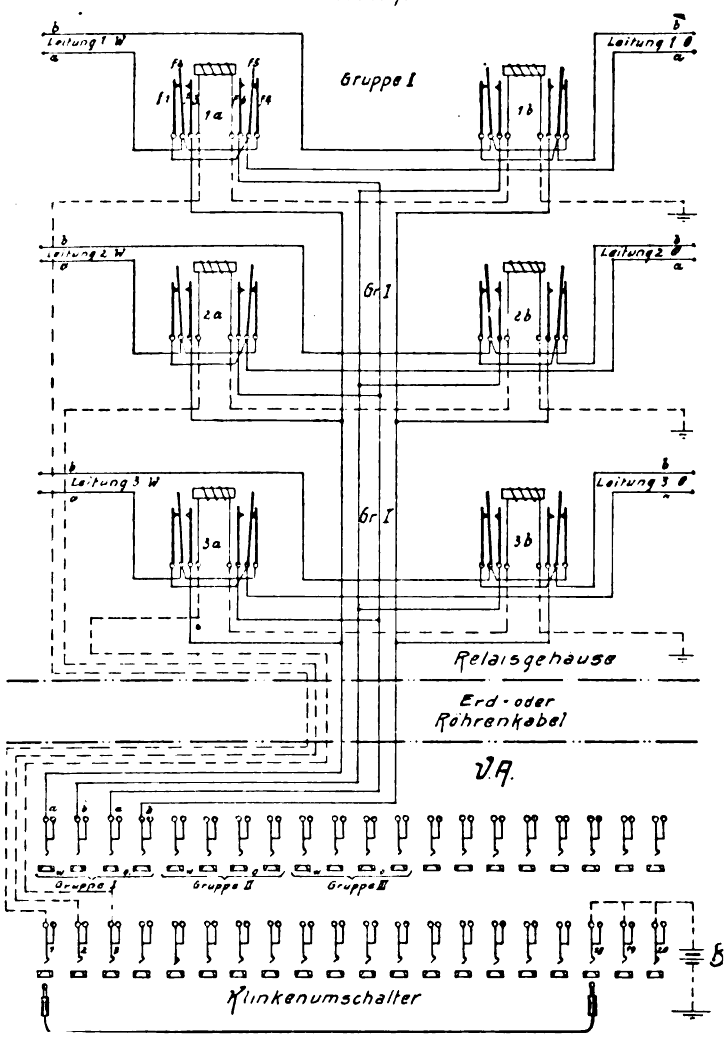
b) Wenn die Schaltrelais außerhalb der F. V. St. in einer Umgehungslinie untergebracht sind, ist die Bereitstellung je einer besonderen Doppelschleife für jede einzelne Fernleitung verhältnismäßig teuer und deshalb nur für solche Fälle zu empfehlen, wo Wert darauf gelegt werden muß, daß das Untersuchungsamt in bezug auf die Zahl der gleichzeitig vorübergehend zur Untersuchung einzuführenden Fernleitungen nicht beschränkt wird. Wenn diese Notwendigkeit nicht vorliegt, können für mehrere Fernleitungen gemeinsame Prüfleitungen benutzt werden. Inwieweit ihre Zahl eingeschränkt werden kann, muß die Erfahrung lehren. Im allgemeinen genügt es für F. V. St. mittleren Umfanges, wenn ihnen für je 4 durchgehende Fernleitungen eine Doppelschleife zur Verfügung steht. Dabei sind tunlichst solche Fernleitungen zu einer Gruppe zu vereinigen, bei denen die Möglichkeit gleichzeitiger Störung am geringsten ist, also solche, die in getrennten Linienzügen verlaufen oder bei übereinstimmendem Verlaufe tunlichst großen Abstand voneinander am Gestänge haben (vgl. Abb. 6). Da für jede Fernleitung ein Doppelrelais mit Schaltleitung erforderlich ist, stellt sich bei Vereinigung von 4 Fernleitungen auf eine Doppelschleife der Bedarf an Schalt- und Prüfadern für je 4 Fernleitungen auf $4 + 2 \cdot 2 = 8$ Adern oder 4 Doppeladern. Die Schaltung gemeinsamer Prüfleitungen ergibt sich aus Abb. 7.

Die Sicherungseinrichtungen sind bei den außerhalb der F. V. St. eingerichteten Untersuchungstellen mit elektromagnetischer Steuerung je nach der Art der Unterbringung der Schaltrelais und der Führung der Schalt- und Prüfleitungen — ober- oder unterirdisch — verschieden. Zwischen Fernleitung und Relais werden bei den auf freier Strecke in wettersicheren Kasten untergebrachten Untersuchungseinrichtungen nur Luftleerblitzableiter ohne Feinsicherung, bei den im Bodenraume des Dachstützpunkts einer Umgehungslinie eingerichteten Untersuchungstellen außerdem Stöpselsicherungen eingeschaltet (vgl. unter a). Eine Einrichtung der letzten Art ist für die um Hildesheim (Hann.) herumgeführten Leitungen getroffen worden.

Die Prüfleitungen werden, wenn sie rein unterirdisch verlaufen, nach der Abb. 8, wenn sie teils ober-, teils unterirdisch geführt sind, nach Abb. 9 gesichert; die Grobsicherungen können jedoch wegfallen, wenn — wie in Hildes-

heim — in die Fernleitung selbst Stöpselsicherungen eingeschaltet sind. Bei der F. V. St. werden, je nachdem eine vorübergehende Benutzung für den Verkehr des Untersuchungsamts in Frage kommen kann oder nicht, wie bereits unter a) angegeben, Luftleerblitzableiter mit Feinsicherung oder Kohlenblitzableiter verwendet. In Hannover sind die Schalt- und Prüfleitungen,

Abb. 7.



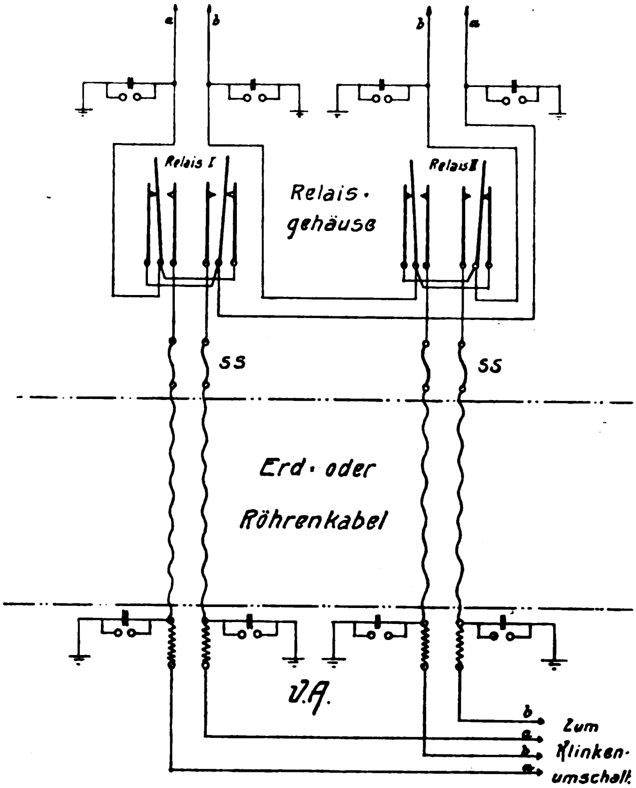
Relaisschaltung mit gemeinsamen Prüfleitungen und Klinkenumschalter V, VI oder VII (Sicherungen weggelassen).

da sie mit Anschlußleitungen in einem gemeinsamen Kabel verlaufen, der Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit halber zunächst an die Sicherungsleisten des Hauptverteilers für die Ortsämter und von dessen wagerechten Lötösenstreifen in 25-paarigen Gummikabeln über das Sicherungsgestell für Fernleitungen, wo die Prüfleitungen durch Luftleerblitzableiter mit Feinsicherung geschützt sind, und über den Hauptverteiler des Fernamts zum Klinkenumschalter geführt. Die Schaltleitungen werden im allgemeinen in derselben Weise wie die Prüfleitungen gesichert, erhalten jedoch keine Luftleerblitzableiter mit Feinsicherung.

5. Schaltung der Prüf- und Schaltleitungen der F.V.St.

Bei Verwendung der für kleinere F.V.St. vorgesehenen, im Heft 2 (S. 20) der Ergänzungen zur Apparatbeschreibung erläuterten Klinkenumschalter für Fernleitungen werden die Schalt- und Prüfleitungen nach Abb. 7 geschaltet. Dabei werden zur Verbindung der Schaltleitungen mit der Batterie Schnüre mit einfachen Stöpseln und zur Verbindung der Prüfleitungen mit den Untersuchungsapparaten Schnüre mit Doppelstöpseln benutzt.

Abb. 8.

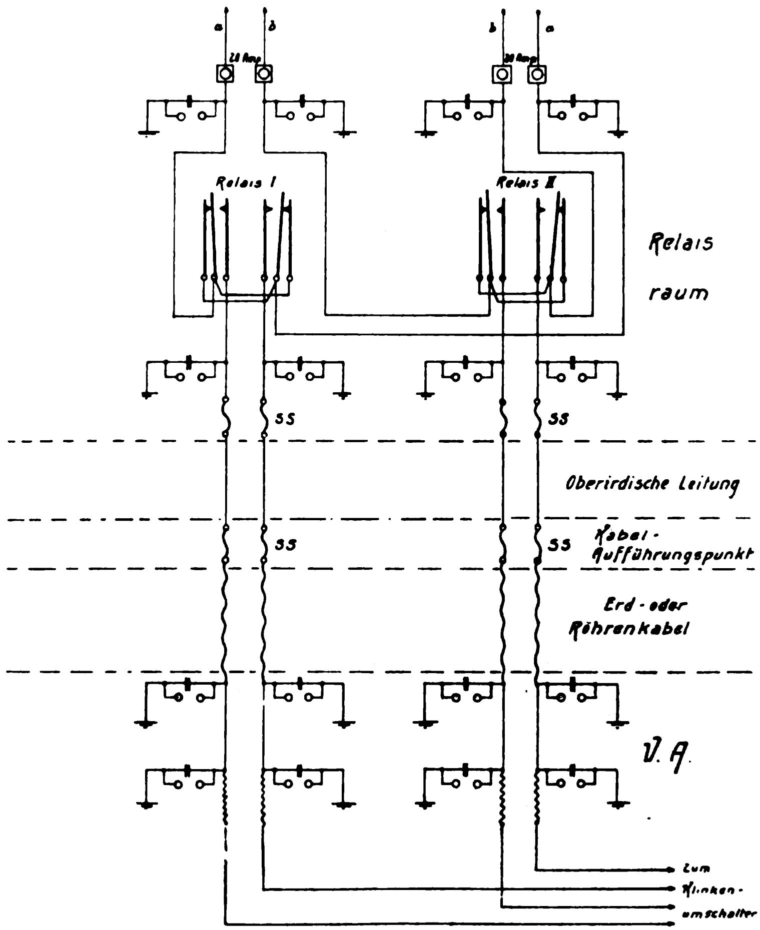


Sicherungseinrichtungen bei rein unterirdischem Verlaufe der Relaisleitungen.

In Hannover sind die bei Einrichtung eines neuen Fernamts aufgestellten beiden Klinkenumschalter *ZB* für den gleichen Zweck besonders hergerichtet worden. Jeder Umschalter enthält $2 \cdot 20 = 40$ Klinken für die gleiche Zahl zur Untersuchung einzuführender Fernleitungszweige, also für 20 durchgehende Fernleitungen. Da diese Leitungen in Hannover nicht dauernd am Klinkenumschalter, sondern sämtlich auf Schaltrelais liegen, die sich teils im Blitzableiterraume des Fernamts, teils im Schaltgehäuse der Umgehungslinie befinden, sind die fraglichen Klinken durchweg so geändert worden, daß durch Einsetzen des Stöpsels der zur Verbindung mit den Prüfapparaten dienenden Schnur auch die zugehörige Schaltleitung mit der Batterie verbunden wird. Zu diesem Zwecke hat jede Klinke (MK_1 und MK_2 in Abb. 4) eine fünfte und sechste Feder m_1, n_1 und m_2, n_2 erhalten, von denen die gleichartigen Federn des zu einer Fernleitung gehörenden Klinkenpaars parallel geschaltet sind, so daß die Stöpselung einer der beiden Klinken zur

Herstellung der Verbindung zwischen Batterie und Schaltleitung genügt. Vorläufig ist auch für jede in der Umgehungslinie verlaufende Fernleitung eine Prüf-Doppelschleife vorgesehen. Sollten die für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Adern bei starker Vermehrung der Fernleitungen dazu nicht mehr ausreichen und demnach für mehrere Fernleitungen gemeinsame

Abb. 9.



Sicherungseinrichtungen bei teils ober-, teils unterirdischem Verlaufe der Relaisleitungen.

Prüfadern benutzt werden müssen, so würden die zu einer Prüf-Doppelschleife gehörenden Klinkenzuführungen am Hauptverteiler des Fernamts mit Hilfe der Schaltdrähte parallel geschaltet werden.

6. Unterbringung der Schaltrelais und Sicherungen in Umgehungslinien.

Wenn für die Untersuchungstelle der Bodenraum eines Gebäudes benutzt werden kann, auf dem ein Dachgestänge der Umgehungslinie steht, werden die Einrichtungen in ähnlicher Weise gestaltet, wie unter 4a für den Blitzableiterraum einer F. V. St. angegeben ist. Für die Unterbringung der Relais und Sicherungen genügt im allgemeinen ein innen mit Längs-

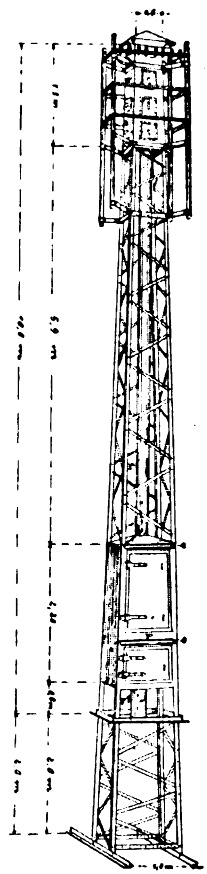
und Querschienen versehenes einfaches Gehäuse aus Eisenblech mit Tür, das je nach den örtlichen Verhältnissen entweder an der Wand befestigt oder zwischen zwei Rohrständern frei aufgehängt wird. Die letzte Art der Ausführung hat den Vorzug, daß auch die Rückwand als Tür ausgebildet werden kann und so alle Teile der Untersuchungseinrichtung von zwei Seiten zugänglich sind. Die Größe der Gehäuse richtet sich nach der Zahl der in absehbarer Zeit einzuführenden Fernleitungen. Zur Abspannung der oberirdischen Leitungen wird in gleicher Weise wie bei einer F. V. St. je nach der zu erwartenden Belastung ein Dach-Doppelgestänge mit Konsolen auf den Querträgern oder ein vierseitiges Dachgestänge benutzt.

Falls ein Dachgestänge nebst Bodenraum nicht zur Verfügung steht, muß zur Aufnahme der Relais und Sicherungen ein wettersicheres Gehäuse von solcher Größe vorgesehen werden, daß für die vorhandenen und die in absehbarer Zeit hinzutretenden Leitungen sowie auch für die Ausführung von Prüfungen und Umschaltungen ausreichender Raum vorhanden ist. In dieser Hinsicht bestehen aber dieselben Verhältnisse wie jetzt bei Untersuchungstellen. Wenn die Untersuchungstelle außerhalb der bebauten Stadtteile an einem Bahnkörper oder an einer Landstraße liegt, wo hinreichend Platz zur Verfügung steht und auf ansprechende Form der Anlage kein Wert gelegt zu werden braucht, bietet die Ausführung keine wesentlichen Schwierigkeiten; es werden dann je nach Bedarf gut gesicherte einfache oder doppelte hölzerne Abspanngestänge aufgestellt und die Apparate daran angebracht. Liegt dagegen der für die Untersuchungstelle zu wählende Platz in der Nähe von bebauten städtischen Straßen oder von Schmuckplätzen und Parkanlagen, so daß Widerspruch gegen die Errichtung verunzierender umfangreicher Holzbauten erhoben wird, dann bleibt nur übrig, wie in Uelzen und Soltau, eiserne Gittermaste mit darin untergebrachten wettersicheren Gehäusen aufzustellen. Der in Soltau kürzlich errichtete Gittermast dieser Art ist in Abb. 10 dargestellt. Er ist der zu erwartenden Höchstbelastung entsprechend für 1200 kg Zug bei vierfacher Sicherheit berechnet und kann bei voller Ausnutzung des zum V. A. führenden 50-paarigen Fernsprech-Erdkabels und bei Benutzung gemeinsamer Prüfleitungen gleichzeitig als Untersuchungstelle für 20 Fernleitungen und als Kabel-Aufführungspunkt für zunächst 30 Anschlußleitungen dienen; bei späterer Erweiterung der Kabelanlage können noch weitere 25 Anschlußleitungen hochgeführt und erforderlichenfalls auch noch mehr Fernleitungen eingeführt werden.

Der untere Teil des Mastes ist von 40 cm über dem Erdboden ab durch Bekleidung mit starkem Eisenblech zu einem Gehäuse von etwa 88 · 88 qcm Grundfläche und 2 m Höhe ausgebildet worden. Vorderwand und Rückseite sind mit je zwei verschließbaren, durch Gummiliderung gedichteten Türen versehen, die durch eine zur Versteifung der Seitenwände des Mastes gegeneinander dienende 40 cm hohe Eisenplatte *p* voneinander getrennt und gegen das Einsickern herablaufenden Regenwassers noch durch eine über der Oberkante entlang laufende, geneigt angebrachte schmale Eisenschiene *e* (Abb. 10) geschützt sind. In die dachartig geformte Decke des Gehäuses mündet ein innen mit einer mehrfachen Schicht von Asphaltlack überzogenes, außen gut mit Mennige und Rostschutzfarbe gestrichenes Eisenrohr *r* von 18 cm lichter Weite und 6,5 m Länge, das die Gummiadern der Fernleitungen und die wetterbeständigen Kabel der Teilnehmerleitungen umschließt und mit seinem oberen — offenen — Ende innerhalb der Eisenblechverkleidung der Mastspitze liegt, so daß dem Eindringen von Regen und Schnee sicher vorgebeugt und gleichzeitig eine gute Entlüftung möglich ist. Diese Eisenblechverkleidung ist 1,5 m hoch, endet in einer dachförmigen Haube und enthält auf allen 4 Seiten je 3 quadratische Öffnungen, die durch abnehmbare, mit

Einführungstutzen *e* versehene Eisenplatten *p* abgeschlossen sind (Abb. 12). Das obere Ende des Mastes ist zu einem kleinen Abspann- und Einführungsgerüst für Fern- und Anschlußleitungen ausgebildet, das in Abb. 11 im Querschnitt dargestellt ist. Die Anordnung gewährt den Vorteil, daß je 4 Querträger in einer Ebene liegen, wodurch in senkrechter Richtung an Raum gespart wird, und daß die Querträger nicht wie bei unmittelbarer Befestigung am Maste mit den überstehenden Enden einander überkreuzen, was die betriebsichere Heranführung der blanken Leitungsdrähte erschweren würde. Endlich erleichtert auch die vorgesehene Stellung der Querträger die Verbindung der Innenleitungen mit den Außenleitungen. Die Querträger sind zur Abspannung der Leitungen durchweg mit **U**-förmigen Stützen ausgerüstet, die jedoch zur Erzielung einer mit der Stützenanordnung der übrigen Gestänge übereinstimmenden Leitungsgruppierung abwechselnd kurze und lange Schäfte erhalten haben. An die abgespannten Außenleitungen sind Gummiadern *g* mit mehrdrähtigem Kupferleiter (Telegraphenbauordnung S. 333, Ber. 201) durch Ebonitschutzglocken angeschlossen. Je 4 bis 6 Gummiadern sind durch einen der Stutzen in der in Abb. 12 angedeuteten Weise nach dem Kabelrohr *r* geführt. Damit sie ihre Lage zwischen Einführung und Kabelrohr nicht ändern können, sind die Gummiadern am oberen Rande des Rohres mittels kurzer, der Rundung angepaßter Laschen *l* (Abb. 13) zwischen zwei Gummilagern festgeklemmt. Damit ferner die Adern nicht durch Druck auf den oberen Rand des Rohres in ihrem Isolationszustande gefährdet werden und innerhalb des Rohres möglichst geschlossen verlaufen, werden sie durch zwei Schellen s_1 (Abb. 12 und 13) und s_2 (Abb. 14) zusammengehalten, von denen s_1 durch 3 Arme *a* an dem oberen, nach Möglichkeit abgerundeten Rande des Rohres aufgehängt und s_2 gegen die Seitenwände des Rohres verstrebt ist. Von s_2 aus sind die Adern an die Luftleerblitzableiter geführt und dort mit Hilfe angelöteter Kabelschuhe angelegt. Wie die Blitzableiter sowie die Relais und Grobsicherungen in dem doppelwandigen Gehäuse angeordnet sind, ist in Abb. 14 angedeutet. Das innere Gehäuse hat dieselbe Form wie der äußere Mantel und ebenfalls 4 Türen; es enthält ein zweiseitiges Schienengestell, das im oberen Teile auf der Vorderseite die Luftleerblitzableiter L_1-L_8 und auf der Rückseite die Relais R_1-R_{20} und die Grobsicherungen G_1-G_4 für die Prüf- und Schaltleitungen sowie eine Klemmenschiene *K* zur Ausführung von Umschaltungen und eine Erdschiene *E*, im unteren Teile zunächst nur auf der Vorderseite Grobsicherungen G_5-G_{10} für Teilnehmerleitungen trägt. Falls der Mast nicht als Kabelaufführungspunkt für Teilnehmerleitungen mitbenutzt werden soll, genügt für das Gehäuse bei einer Aufnahmefähigkeit von 20 bis 30 Fernleitungen eine Höhe von etwa 1,20 m.

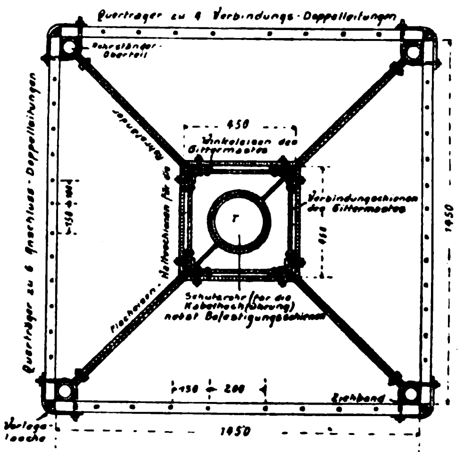
Abb. 10.



Relaissäule in Soltau (Hann.)

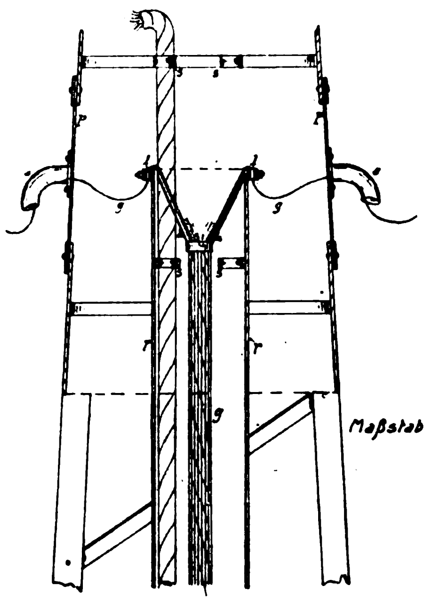
Zur Weiterführung der Fernleitungen von den Luftleerblitzableitern nach den Relais dienen Normaldrähte *LGU* mit 1,5 mm starkem Kupferleiter, von denen die zu einem Doppelrelais gehörenden 4 Drähte je für sich abgebunden sind. Mit der gleichen Drahtart sind die Prüfleitungen von den Relais über die Klemmenschiene *K* zu den Grobsicherungen geführt

Abb. 11.



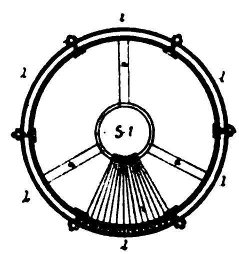
Maßstab 1:30
Maße in mm.
Querschnitt der Mastspitze.

Abb. 12.



Längschnitt der Mastspitze.

Abb. 13.

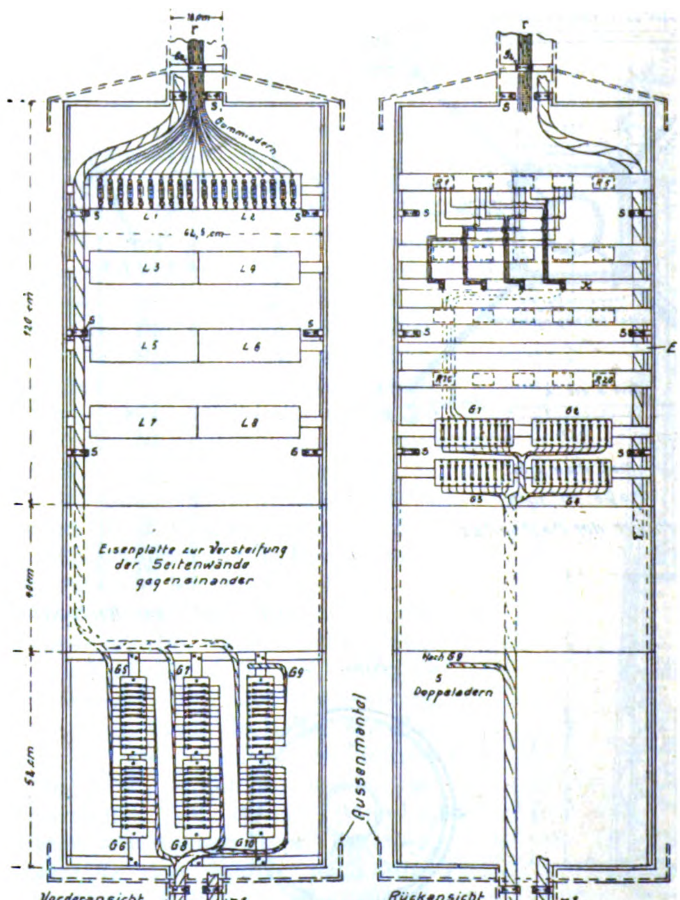


Maßstab 1:7,5
Kabelrohr r, von oben gesehen

worden. Zur Zusammenschaltung der zu einer gemeinsamen Doppelschleife gehörenden 4 Relais ist die Klemmenleiste *K*, wie in Abb. 14 angedeutet, in der Weise benutzt worden, daß an je 4 Klemmen einerseits die 4 · 4 Zuführungen zu 4 Relais, anderseits die Zuführungen zu 4 Grobsicherungen einer Doppelschleife angelegt sind. Die Klemmen haben zu diesem Zwecke Schrauben mit besonders langem Gewinde erhalten. Statt je 4 nebeneinander liegender Relais können auch je nach Umständen untereinander liegende Relais zu einer Gruppe vereinigt werden. Die Schaltleitungen sind in gummiisoliertem Schaltdraht einerseits von den Lötösen l_7 (Abb. 3) unmittelbar an die Grobsicherungen G_1-G_4, anderseits von den Lötösen l_{10} an die Erdschiene *E* geführt. An den Grobsicherungen G_1-G_4 endigen 20 Doppel-

adern eines 25-paarigen Gummikabels, das innerhalb des Erdfußes der Säule in einer Abzweigmuffe von dem zum V. A. führenden 50-paarigen Erdkabel abgezweigt ist. Die übrigen Adern des Erdkabels sind mit den Grobsicherungen für Anschlußleitungen G_5-G_{10} verbunden, von denen vorläufig ein 25-paariges Gummikabel an der Innenseite des Gehäuses entlang und durch

Abb. 14.



Innengehäuse der Relaissäule in Soltau (Hann.)

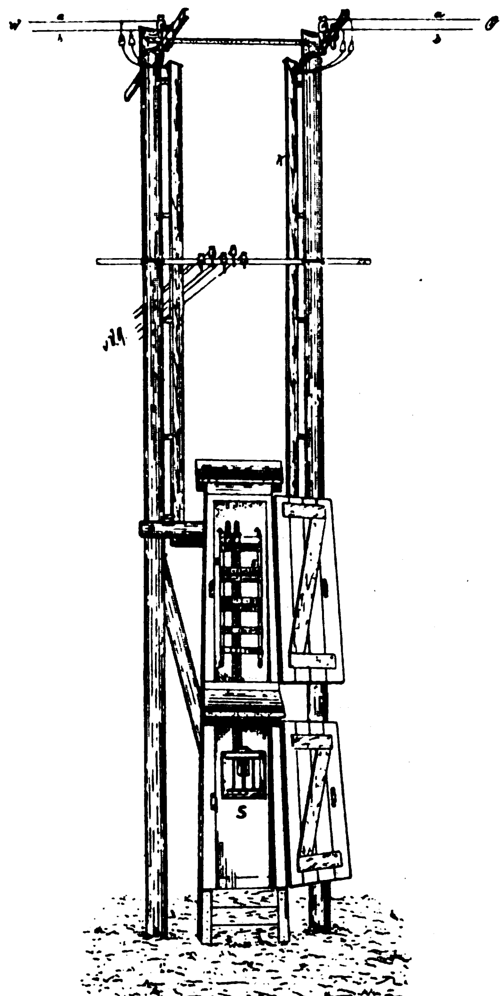
das Rohr r mittels Schellen s (Abb. 12 und 14) bis in das umkleidete obere Ende des Mastes hochgeführt ist. Die Kabeladern treten von da aus durch die nicht für Fernleitungen benutzten Stutzen e (Abb. 12) an die Isolatoren der Anschluß-Querträger.

Durch die Bodenplatten des äußeren und des inneren Gehäuses greift ein Rohr r_1 (Abb. 10 und 14), durch das die vom Erdkabel abgezweigten beiden Gummikabel in das innere Gehäuse eintreten. Zum Zwecke einer ausreichenden Entlüftung sind in der äußeren Bodenplatte 28 kreisrunde Löcher von 8 mm Durchmesser und in der inneren Bodenplatte, versetzt zu ihnen, 16 gleichartige Löcher von 10 mm Durchmesser angebracht worden. Eine so ausgiebige Entlüftung ist, wie die in Uelzen im Laufe mehrerer Jahre

gemachten Erfahrungen dargetan haben, für die Erhaltung eines guten Zustandes der Untersuchungseinrichtung sehr wichtig.

Von besonderem Werte sind auch die Anlegung einer guten Erdleitung für die Schaltleitungen und ferner Blitzableiter mit möglichst geringem

Abb. 15.



Relaissäule II bei Uelzen (Bez. Hann.)

Widerstand, erstens, damit ein zuverlässiges Ansprechen der Relais gesichert ist, zweitens, weil die Erfahrung gezeigt hat, daß die geringen Teile atmosphärischer Entladungen, die wegen zu hohen Widerstandes der Erdleitung von den Luftleerblitzableitern nicht zur Erde abgeleitet werden und deshalb in die Federsätze der Relais gelangen, immerhin noch stark genug sein können, um durch Schmelzen der Kontakte Berührungen zwischen den Federn f_2 und f_3 oder f_5 und f_6 (Abb. 1 und 7) zu verursachen. Ein solcher Fall ist bei der nachstehend beschriebenen, in Abb. 15 abgebildeten älteren

Relaissäule vorgekommen, die südlich von Uelzen an der Bahnlinie Uelzen-Stendal steht. Da bei der Herrichtung und Aufstellung dieser Säule auf die Umgebung keine besondere Rücksicht genommen zu werden brauchte, die Hochführung von Anschlußleitungen nicht in Frage kam und nur ein mäßiger Zuwachs an Fernleitungen zu erwarten war, ist zur Abspannung der oberirdischen Fern-, Prüf- und Schaltleitungen ein hölzernes Doppelgestänge parallel zur Linienrichtung aufgestellt und für die Unterbringung der Relais und Sicherungen eine an anderer Stelle gewonnene hölzerne Überführungsäule mit Vorbau verwendet worden. Für die Luftleerblitzableiter und Grobsicherungen ist, damit sie vor ungünstigen Witterungseinflüssen geschützt sind, in dem unteren Teile noch ein einfaches eisernes Schränkchen *S* mit Schienen angebracht worden. Die Relais sind noch solche alter Art mit wettersicherer Schutzkappe und konnten deshalb in dem oberen Teile der Säule ohne weiteren Schutz an eisernen Schienen *s* befestigt werden. Die Fernleitungen sind an Querträgern zu 4 Doppelleitungen abgespannt und mittels Gummiadern mit mehrdrähtigem Leiter durch Kabelkanäle *K* in die Säule eingeführt. Die Schalt- und Prüfleitungen verlaufen von der Säule ab, in die sie mittels 25-paarigen Gummikabels wie Anschlußleitungen eingeführt sind, zunächst auf 2,5 km oberirdisch, innerhalb der Stadt bis zum V. A. auf 400 m unterirdisch. Wenn in ähnlichen Fällen, wie der vorliegende, hölzerne Kabelsäulen zur Verwendung kommen, sind wettersichere Einzelrelais den leicht gebauten Doppelrelais wegen der größeren Betriebsicherheit vorzuziehen. Vorteilhafter ist es indes im allgemeinen, statt der Kabelsäulen ebenso wie neuerdings für die Überführung von Telegraphenleitungen wettersichere doppelwandige eiserne Überführungskasten zu wählen und dann die wesentlich billigeren Doppelrelais einzubauen. Zur Erzielung eines unbedingt einwandfreien Isolationszustandes der Inneneinrichtung empfiehlt es sich, zur Einführung der Leitungen in Überführungskasten dieser Art in ähnlicher Weise wie bei den Relaissäulen in Soltau und Uelzen (Abb. 10 und 12) Stutzen in solcher Zahl zu verwenden, daß nur eine geringe Zahl von Adern auf jeden einzelnen entfällt. Die Stutzen können unmittelbar in den Kasten einmünden, wenn er ungefähr in der Höhe der Querträger angebracht ist, was sich besonders da empfiehlt, wo mutwillige Beschädigungen der Einrichtungen zu befürchten sind. Wird der Kasten, um leichter zugänglich zu sein, in Reichhöhe befestigt, so sind die Einführungstutzen in einen bis zur Höhe der Querträger zu führenden Kabelkanal einzusetzen.

Erwähnt sei noch, daß für die erste, bei Hannover in einer Entfernung von 4,6 km vom V. A. eingerichtete Untersuchungstelle mit elektromagnetischer Steuerung eine wesentlich andere als die vorstehend beschriebenen beiden Formen gewählt worden ist, einmal, weil mit einem erheblichen Zuwachs an Fernleitungen gerechnet werden mußte, dann, weil bei der Nähe einer sehr belebten Landstraße Versuche mutwilliger Beschädigungen nicht ausgeschlossen erschienen, denen nach Möglichkeit vorgebeugt werden mußte. Als Abspanngestänge dient ein quadratisches hölzernes Viergestänge, innerhalb dessen ein etwa 2 m hoher Backstein-Unterbau mit verschließbarem Innenraume zur Aufnahme des Kabel-Endverschlusses und einer kurzen Leiter errichtet ist. Auf den Unterbau ist das Relaisgehäuse aufgesetzt, das aus einem inneren eisernen und einem äußeren hölzernen Schranke von $1{,}3 \cdot 0{,}57$ qm Grundfläche und 1,15 m Höhe besteht und von einem ringsherum geführten Laufbrett aus bequem zugänglich ist. Die Einführungsadern verlaufen in einem hölzernen Kabelkanal, der oben offen und gegen das Eindringen von Schlagregen durch ein weit übergreifendes Dach geschützt ist, unterhalb dessen die Adern in geschlossenen, mit Isolierband umwickelten Bündeln einmünden.

Nach den auch hier gemachten Erfahrungen erscheint jedoch die bereits erwähnte Verwendung von Einzelstutzen ratsamer.

Zur Erhaltung eines dauernd guten Zustandes aller Teile der elektromagnetisch gesteuerten Untersuchungseinrichtungen empfiehlt es sich, in regelmäßigen Fristen eine sorgfältige Prüfung durch einen zuverlässigen Leitungsaufseher oder einen Mechaniker vornehmen und besonders genau feststellen zu lassen, ob die Kontaktverbindungen noch einwandfrei, und ob alle Teile einschließlich der Innenwände vollkommen trocken sind, sowie ob die Relais sicher ansprechen. Daß in dieser Hinsicht sich etwa herausbildende Mängel nicht längere Zeit hindurch unbemerkt bleiben, ist um so wichtiger, als besonders auch die Betriebsfähigkeit der neuerdings an Zahl erheblich zunehmenden Viererleitungen wesentlich davon abhängt. Anderseits wird deren Beobachtung durch die Relaisschaltungen bedeutend erleichtert.

Über den Einfluß der Einrichtung auf die Ausnutzung der Fernleitungen ist folgendes zu bemerken. Solange nur eine gewöhnliche, am Gestänge angebrachte Untersuchungstelle zur Verfügung steht, muß das eingrenzende Amt in jedem Falle dem die Untersuchungstelle bedienenden Amte die Zeit angeben oder von ihm bestimmen lassen, zu der eine für die Störungseingrenzung erforderliche Leitungsverbindung auszuführen ist. Zwischen dem Empfange der Aufforderung und der Ausführung vergeht so viel Zeit, wie notwendig ist, einen Unterbeamten heranzuholen, den Weg zur Untersuchungstange zurückzulegen und sie zu besteigen. Außerdem muß noch ein geringer Spielraum bleiben, damit auch mit Sicherheit darauf gerechnet werden kann, daß die Verbindung pünktlich zu der angegebenen Zeit hergestellt wird. Steht dagegen eine vom Amte aus elektromagnetisch zu steuernde Untersuchungseinrichtung zur Verfügung, so können die gewünschten Verbindungen im allgemeinen sofort nach Empfang der Aufforderung ausgeführt werden, besonders wenn die Verabredungen zwischen den Ämtern durch Fernsprecher getroffen werden, was bei Eingrenzung von Störungen in Fernsprech-Verbindungsleitungen wohl die Regel bildet und zum Zwecke schleuniger Störungsbeseitigung erwünscht ist. Auch braucht die ausgeführte Verbindung nicht wie bei gewöhnlichen Untersuchungstellen bis zum Ablauf der vereinbarten Zeitdauer, sondern nur so lange bestehen zu bleiben, bis das Eingrenzungsamt dem die Relaisschaltung bedienenden Amte mitteilt, daß die Beobachtung beendet ist, wenn dieses nicht ohnehin durch sein Eintreten in die Leitung hat feststellen können, in welchem Leitungszweige die Störung liegt. Der Zeitgewinn ist, wie schon weiter oben angedeutet wurde, noch wesentlich größer, wenn das die Relaisschaltung bedienende Amt zugleich die weitere Eingrenzung selbst zu übernehmen vermag, weil ihm in der Regel bessere Verbindungen mit den die übrigen Untersuchungstellen bedienenden Anstalten zur Verfügung stehen als dem in größerer Entfernung davon liegenden Amte. Ferner ist noch zu berücksichtigen, daß die über solche Einrichtungen verfügenden Ämter bei Störung eines Leitungszweigs bis zur endgültigen Wiederherstellung den betriebsfähigen Zweig nicht nur zur Abwicklung des eigenen Verkehrs, sondern auch zur vorübergehenden Herstellung von Verbindungen mit anderen betriebsfähigen Leitungstrecken benutzen können.

Der Zeitgewinn, der erreicht wird, wenn eine gewöhnliche Untersuchungstelle durch die Relaisschaltung ersetzt wird, hängt im wesentlichen von

der Entfernung zwischen der Untersuchungstelle und dem Amte ab und wird zwischen 20 und 40 Minuten schwanken, im Durchschnitt aber auf mindestens 30 Minuten zu veranschlagen sein. Es läßt sich annehmen, daß während dieses für die Ausnutzung der Leitungen gewonnenen Zeitraums sehr gering gerechnet 3 Gespräche zu 1 *M* geführt werden, die im anderen Falle wegen längerer Dauer der Störung nicht zustande gekommen wären. Da es sich bei der Einrichtung in der Regel um wichtigere, stark in Anspruch genommene Untersuchungstellen handeln wird, die schon in einer mäßig belasteten Fernlinie im Durchschnitt täglich mindestens einmal in Tätigkeit treten, berechnet sich der Gebührengewinn auf täglich 3 *M* oder auf jährlich rund 1000 *M*.

Dieser Mehreinnahme und der früher berechneten Ersparnis, die sich daraus ergibt, daß die Fernsprechleitungen nicht mittels Kabel mit starken Kupferadern in die Ämter eingeführt zu werden brauchen, stehen keinerlei wesentliche Nachteile gegenüber. Abgesehen von dem erwähnten Zusammenschmelzen von Relaiskontakten, das nach Anlegung einer guten Erdleitung sich nicht wiederholt hat, sind nur in der ersten Zeit nach Einrichtung der Relaisschaltungen unbedeutende Störungen aufgetreten, die durch geringfügige Mängel der Relais verursacht waren und sich leicht abstellen ließen. So waren unter anderem Kontaktfedern eines Doppelrelais, die im Ruhezustande voneinander isoliert sein sollten, dadurch zusammengedrückt worden, daß die Aluminiumschutzkappe durch Druck oder Stoß während der Verpackung verbogen worden war. Im übrigen haben die Einrichtungen dauernd einwandfrei gearbeitet und auf den Betrieb, besonders auf die Gestaltung des Störungsdienstes, sehr vorteilhaft eingewirkt.

Ebenso wie für Fernsprech-Verbindungsleitungen kann die Schaltung auch für Telegraphenleitungen benutzt werden, wenn es sich darum handelt, die zur Bedienung einer Untersuchungstelle erforderliche Zeit wesentlich abzukürzen, die dauernde unterirdische Einführung in das Amt aber zu kostspielig wäre oder die Leistungsfähigkeit der Leitungen ungünstig beeinflussen würde. Für die Schalt- und Prüfleitungen bedarf es meist keiner besonderen Telegraphenkabel, da es im allgemeinen keinen Bedenken unterliegt, zu diesen immer nur ganz vorübergehend zu benutzenden Verbindungen Adern vorhandener Fernsprech-Anschlußkabel zu benutzen.

Massenförderanlagen für den Paket- und Briefverkehr in New York.

Von Postbauinspektor Kasten in Berlin.

Mehr und mehr tritt das Bestreben hervor, die in der Industrie seit langer Zeit gebräuchlichen und bewährten Vorrichtungen zum Fördern von Massengütern auch dem Postbetriebe nutzbar zu machen. Ohne weiteres lassen sich indes solche Anlagen nicht auf den Postbetrieb übertragen; für die Beförderung von Paketen haben sich bisher nur Förderbänder als geeignet erwiesen.

Der Hauptbestandteil des Förderbandes ist ein aus gummierter Baumwolle oder aus Hanf bestehendes, einem breiten Treibriemen ähnliches Band, das

sich etwa mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers wagerecht bewegt, zuweilen aber auch schräg ansteigend angeordnet wird, so daß es zur Förderung von Gütern nach den oberen Stockwerken benutzt werden kann. Wenn die Reibung des Förderguts auf dem Bande allein nicht genügt, sein Abgleiten zu verhindern, bringt man auf dem Bande Querleisten aus Holz an. Je nach dem Gewichte der zu befördernden Gegenstände wechselt der Abstand der Tragwalzen, auf denen das Band gleitet und die dabei in Drehung versetzt werden. Das Band selbst erhält seinen Antrieb durch eine am Ende angebrachte Rolle von größerem Durchmesser. Damit das tragende Stück des Bandes immer straff gespannt bleibt, wird die Antriebrolle an dem Ende angebracht, auf das das Band zuläuft. Alle Bänder, besonders aber die nicht gummierten Hanfbänder, sind in ihrer Länge starken Veränderungen durch Witterungseinflüsse ausgesetzt, und zwar zieht sich das Band zusammen, wenn es Feuchtigkeit aus der Luft aufnimmt. Auch nach längerer Benutzung treten Längenänderungen ein, die ein Nachspannen erforderlich machen. Bei gummierten Bändern kann dies mit der Hand von Zeit zu Zeit vorgenommen, bei nicht gummierten Bändern muß aber eine selbsttätige Spannvorrichtung angebracht werden.

Ein solches Förderband ist nach den Erfahrungen, die im Berliner Ober-Postdirektionsbezirk und auch anderswo gemacht worden sind, ein außerordentlich betriebsicheres Fördermittel, jedenfalls bei weitem betriebsicherer als ein Aufzug. Aus diesem Grunde verdiente es als Ersatz von Aufzügen noch mehr als jetzt in den Postbetrieb eingeführt zu werden, wenn dies nicht meist durch räumliche Schwierigkeiten verhindert würde. Da die zum Heben von Paketen und Briefbeuteln bestimmten Steigbänder, selbst wenn sie mit Querleisten versehen sind, keinesfalls unter einem größeren Winkel als 30° zur Wagerechten geneigt werden dürfen, nehmen sie recht viel Platz in Anspruch. In Berlin sind daher bis jetzt bei einigen Paketannahmestellen nur Förderbänder für eine wagerechte Beförderung von Paketen eingerichtet worden, die sich ausgezeichnet bewährt haben.

Da die größten Paketmassen in den Bahnhofs-Postverladestellen zusammenströmen, so würden bei diesen Stellen mechanische Förderanlagen für die Beförderung der Pakete zwischen den Packkammern und den Bahnpostwagen die besten Dienste leisten können, aber gerade da scheitert ihre Benutzung meist an der Eigenart des Betriebs und seinen wechselnden Anforderungen. Im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist daher die Benutzung von Förderbändern bei den Bahnhofsverladestellen auf die Beförderung der noch nicht auf die einzelnen Kurse verteilten Pakete vom Erdgeschoß in ein höheres Geschoß beschränkt geblieben; sie dienen als Ersatz für Aufzüge und haben vor diesen den schon erwähnten, hier besonders noch zu schätzenden Vorteil der größeren Einfachheit, so daß ihre Bedienung, ihre Wartung und Instandhaltung geringere Kosten verursacht. Sie erfordern allerdings wesentlich mehr Platz als Aufzüge und hindern einen feuersicheren Abschluß der einzelnen Geschosse gegeneinander, wie er von der Baupolizei in der Regel verlangt wird. Wegen ihrer großen Betriebsicherheit empfiehlt sich ihre Anwendung aber überall da, wo die Ladegleise im Obergeschosse liegen, zur Beförderung der abgehenden Pakete, für die man den Aufzugbetrieb als zu unsicher ansieht. Sind die Gleise an den Empfangsgebäuden der Eisenbahn hoch gelegt, so wird man in allen Fällen, wo die Postverladegleise in nächster Nähe des Empfangsgebäudes liegen, vor die Aufgabe gestellt, maschinelle Hebeeinrichtungen vorzusehen. Ein anschauliches Beispiel hierfür bietet die Postverladestelle in Breslau, die mit Steigbändern zum Heben von Paketen ausgerüstet ist.

In der Industrie benutzt man Förderanlagen für Massengüter vor allem zur Beförderung von Kohlen und Erzen. Daher sind solche Einrichtungen in den Ländern, die in der Gewinnung von Kohlen und Eisen eine führende Rolle haben, auch zur höchsten Entwicklung gebracht worden. Unter diesen Ländern stehen die Vereinigten Staaten von Amerika an der Spitze, so daß wir dort auch die umfangreichsten und bedeutendsten Förderanlagen finden.

In den Vereinigten Staaten wird der Paketverkehr nur zum kleinsten Teile von der Staatspostverwaltung, zum größten Teile von Privatgesellschaften besorgt.[1]) Daraus ergibt sich eine von der unsrigen abweichende Behandlung und Beförderung der Pakete, und die dort getroffenen Einrichtungen können, abgesehen von technischen Mängeln, auf die wir noch einzugehen haben werden, keineswegs als allgemein gültige Vorbilder angesehen werden; immerhin wird es von Interesse sein, die Mittel kennen zu lernen, durch die der Amerikaner solche Aufgaben, wie sie in ähnlicher Art auch bei uns auftauchen, zu lösen versucht hat. Wir wollen dies zuerst an einer für den Paketverkehr bestimmten Anlage erörtern, die vor kurzem in New York in Benutzung genommen worden ist.

I. Der Paketbahnhof der Americ. Expreß Company in New York.

Der neue Paketbahnhof der Americ. Expreß Company hat eine ähnliche Aufgabe zu erfüllen, wie die im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden Bahnhofs-Postverladestellen, nämlich die, den Paketverkehr von verschiedenen Bahnhöfen zu vereinigen. Sein Bau hängt mit der Errichtung des an anderer Stelle erwähnten neuen Zentralbahnhofs der Pennsylvaniabahn eng zusammen (vgl. Archiv 1911, S. 387ff.). Während die räumlichen Verhältnisse zuließen, den Brief- und Zeitungsverkehr in einem mit dem Empfangsgebäude zusammenhängenden Postgebäude unterzubringen, mußte für den Paketverkehr ein besonderer, vom Empfangsgebäude getrennter Bahnhof angelegt werden, der für die in der Nähe gelegenen Personenbahnhöfe daher eine ähnliche Aufgabe zu erfüllen hat wie z. B. die Postverladestelle in der Luckenwalder Straße in Berlin für den Anhalter und den Potsdamer Bahnhof.

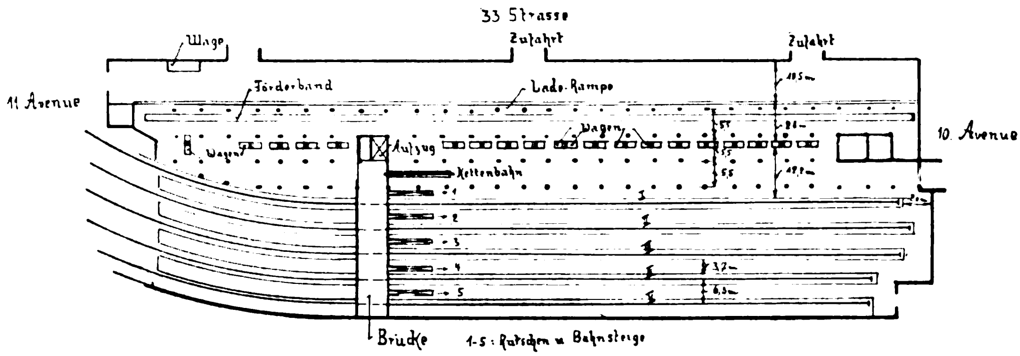
Das Gelände des Paketbahnhofs liegt westlich von dem Pennsylvania-Bahnhof; es hat eine rechteckige Gestalt und wird an den kurzen Seiten von der 10. und 11. Avenue, an den langen Seiten von der 32. und 33. Straße begrenzt. Im westlichen Teile, an der 11. Avenue, münden die Gleise ein, und zwar die Gütergleise der West-Side-Güterlinien der New Yorker Zentralbahn. Die von der Stadt kommenden Fuhrwerke fahren von der nördlichen Seite, der 33. Straße, ein. Außerdem sind noch Zufahrten von der 32. Straße und den beiden Avenuen vorgesehen.

Die Gleisanlage (Abb. 1) besteht aus fünf Ladegleisen, die zueinander parallel liegen und zwischen sich ebenso viele Zungenbahnsteige einschließen, die am östlichen Ende durch einen Querbahnsteig miteinander verbunden sind. Die Bahnsteige bestehen aus Holz(!), sie sind nur 3,7 m breit und 175 m lang; das Verhältnis der Länge zur Breite ist also recht ungünstig. Welche Nachteile daraus für den Betrieb entstehen, werden wir am Schlusse dieser Betrachtungen untersuchen. Auch der Querbahnsteig ist nur 7 m im Mittel breit. Am westlichen Ende sind die Gleise und Bahnsteige leicht gekrümmt.

[1]) Im Postverkehr waren bisher nur Pakete bis zum Einzelgewichte von 4 Pfund engl. zulässig; seit dem 1. Januar 1913 ist die Gewichtsgrenze auf 10 Pfund erhöht worden.

Die Gleis- und Bahnsteiganlage ist mit einem ohne Zwischenstützen ausgeführten eisernen Hallendache mit Oberlichten überdeckt, so daß die nutzbare Breite der Bahnsteige nirgends durch Stützen beeinträchtigt wird. Die nutzbare Tiefe des für die Gleise zur Verfügung stehenden Geländeteils ist daher sehr gut ausgenutzt. Die Laderampe liegt parallel zu den Gleisen; der Verkehr zwischen beiden muß deshalb stets über den Querbahnsteig gehen. Die Ladestraße ist 11,6 m breit; die Laderampe hat eine Länge von 20 m.

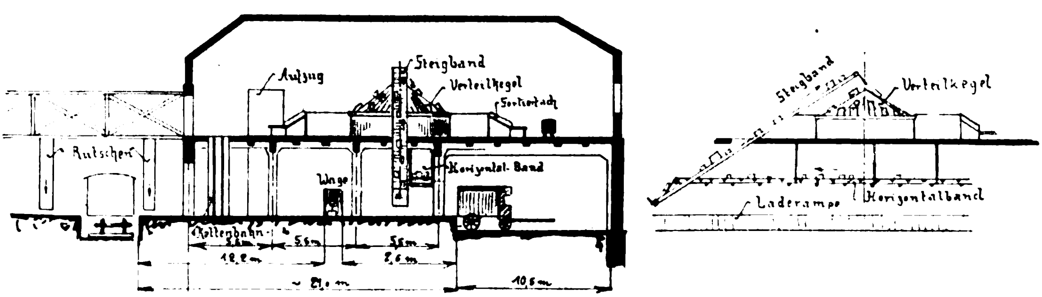
Abb. 1.



Grundriß des Paketbahnhofs.

Über der Laderampe und der Ladestraße erhebt sich das zweigeschossige Abfertigungsgebäude, das mit einer Tiefe von 30 m noch einen Teil des sich an die Rampe anschließenden Bahnsteigs überdeckt. Das in Eisenbeton errichtete Gebäude ruht nach den Gleisen zu auf vier Reihen von Säulen, die unter sich 6,1 m Abstand haben, während die einzelnen Reihen 5,5 m voneinander entfernt sind. Einen Querschnitt der Laderampe mit den

Abb. 2.



Schematischer Querschnitt. *Schematischer Längsschnitt.*

Die Laderampe mit den Förderbändern und der Sortierstelle im Obergeschoß.

darüber befindlichen Verteilungsräumen, auf deren Einrichtung und Benutzung wir noch ausführlicher eingehen werden, zeigt Abb. 2.

Ebenso wie die Bahnsteige liegt auch die Laderampe mit dem Fußboden der Wagen in einer Höhe, so daß es möglich ist, mit Handkarren in die Wagen hineinzufahren, was wegen des großen Gewichts eines Teiles der Frachtstücke erforderlich ist. Zur Vermittlung des Güterverkehrs mit dem oberen Geschosse dienen Gurtförderer, ein Aufzug, eine Kettenbahn (Schrägaufzug)

und eine die Gleise überspannende Brücke mit je einer Rutsche (schiefen Ebene) für jeden Bahnsteig. Die Gleisanlage, die Bahnsteige und die Laderampe sind für den Verkehr der abgehenden und der ankommenden Pakete gemeinsam; sie können daher, soweit es die Abfertigung gestattet, für beide Arten nacheinander, wie es auch geschieht, benutzt werden. Die Auflieferung der Pakete beschränkt sich nämlich ausschließlich auf die Abendstunden, während die Vormittagstunden dem Entladen der Eisenbahnwagen gewidmet sind.

Die in den Sammelstellen in der Stadt aufgelieferten Frachtstücke und Pakete werden durch Pferdegespanne an die Laderampe herangefahren. An der Rampe ist eine Reihe von Balkenwagen aufgestellt, die für verschiedene Tragkraft eingerichtet sind; es sind solche für eine Tragkraft von 250, 500 und 750 kg vorhanden. Schon beim Entladen der Fuhrwerke werden die Frachtstücke in kleine und große geschieden. Die kleinen Pakete werden auf ein Förderband gelegt, das über der Laderampe unmittelbar hinter der ersten Pfeilerreihe angeordnet ist (vgl. Abb. 1 und 2).

Für das Wiegen der schweren Frachtstücke sind im ganzen 42 Wagen, und zwar je zwei paarweise, so aufgestellt, daß sie mit dem Rücken aneinander stehen und zwischen je zwei Wagen ein Raum von $1^1/_4$ m bleibt. Sie haben große Zifferblätter und Stahlplattformen; außer der Einrichtung für schwere Pakete besitzen sie noch ein besonderes, erhöht angebrachtes Wiegegestell zum Wiegen kleiner, nur einige Pfund schwerer Pakete.

Dem Wiegen der Pakete geht ein Sondern nach Kursen voraus; die Wagen sind daher auf die einzelnen Kurse verteilt und mit einem entsprechenden Schilde versehen. Damit die Handkarren, in welche die schweren Pakete eingeladen werden, nicht zu große Umwege zu machen haben, sind für jeden Kurs mehrere Wagen vorgesehen. Nach dem Wiegen werden die Pakete mit der Nummer des Kurses bezeichnet, hinter den Wagen aufgeschichtet und zum Einladen in die Eisenbahngüterwagen geordnet. Zur Beförderung der Sendungen auf die Ladebahnsteige sind zwei Arten von Karren im Gebrauch, eine kleinere, die mit der Hand geschoben, und eine größere, die elektrisch angetrieben wird. Die kleineren Karren werden bis in die Eisenbahnwagen geschoben, in die die Pakete, nach den Kursorten geordnet, eingeladen werden.

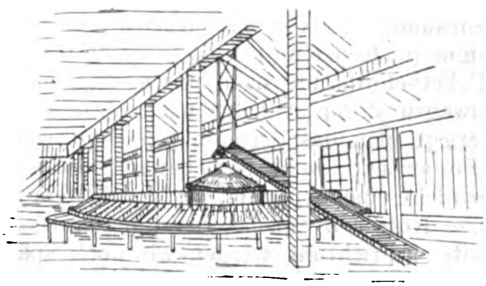
Wie schon erwähnt, werden beim Ausladen der Pakete die leichten auf ein an der Laderampe angebrachtes Förderband gelegt. Das Band ist, um den Verkehr an der Laderampe nicht zu stören, etwa 2 m über dem Fußboden aufgehängt. An der gegenüber der Laderampe befindlichen Seite ist es durch eine Bretterwand abgeschlossen, damit keine Pakete darüber hinweggleiten können. Das Förderband zieht sich an der ganzen Laderampe entlang und endet schließlich auf einem zweiten, in das Obergeschoß eingeführten Steigbande (vgl. Abb. 2 links und Abb. 3). Am Ende dieses Bandes ist das Verteilungsgeschäft für die kleinen Pakete untergebracht, das in ganz eigenartiger Weise ausgeführt wird. Die Pakete fallen von dem am Ende mit einer kleinen schiefen Ebene (Rutsche) versehenen Steigband auf einen drehbaren, kegelförmigen Tisch, der am Rande mit einer Auffangleiste für die am Umfange des Kegels herabgleitenden Pakete versehen ist. Um diesen Kegel sind kreisförmig in einem größeren Abstande die Verteilungsfächer angeordnet, die nach außen geneigt sind und daher einen Kegelstumpf bilden. In dem Raume zwischen dem Verteilergestell und dem Verteilkegel, auf den die Pakete von dem Steigband abgelegt werden, werden die Pakete in ähnlicher Weise gewogen und verteilt wie die schweren, im Erdgeschoß verladenen Frachtstücke.

Die verteilten Pakete werden am äußeren Umfange des kreisförmigen Verteilergestells in Körbe verladen und in kleinen Handkarren auf eine die fünf Ladegleise überspannende Brücke (Abb. 4) gefahren, von der Rutschen zu den einzelnen Bahnsteigen führen.

Die Pakete gleiten von den Rutschen in Handkarren, in denen sie zu den Eisenbahnwagen oder in diese hinein gefahren werden.

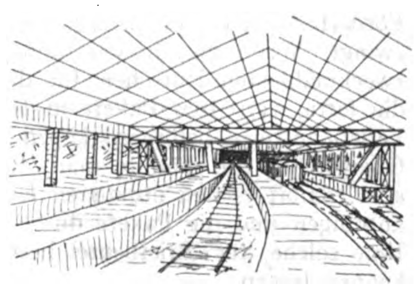
Die Abfertigung und das Verladen der in der Stadt aufgelieferten Pakete und Frachtstücke ist vom Entladegeschäfte der mit den Eisenbahnzügen ankommenden Pakete zeitlich streng getrennt; zwischen 4 und 5 Uhr nachm. beginnt das Verladen. Es werden nur ganze Züge abgefertigt; ungefähr 10 Minuten vor Abgang eines Zuges ertönt eine Glocke, die anzeigt, daß für den betreffenden Zug keine Sendungen mehr abgefertigt werden dürfen. Es werden dann die Begleitpapiere abgeschlossen; nach 8 Minuten ertönt ein zweites Glockenzeichen als Aufforderung zum Schließen der Wagentüren.

Abb. 3.



Ansicht der Verteilungstelle mit dem Steigband.

Abb. 4.



Ansicht der Bahnsteige, der Brücke und der Rutschen.

Wesentlich einfacher gestaltet sich die Behandlung der ankommenden Frachtstücke und Pakete.

Soweit es möglich ist, werden die Pakete im Zuge vor seiner Ankunft auf dem Paketbahnhofe gesondert und zum Ausladen bereitgehalten. Um das Verteilen auf die an der Rampe haltenden Gespanne zu erleichtern, ist die Rampe in Abschnitte, die den Verteilungstellen in der Stadt entsprechen, zerlegt und mit entsprechenden Schildern versehen. Für die Beförderung von den Bahnsteigen zur Laderampe werden sowohl die elektrisch betriebenen als auch die mit der Hand geschobenen Karren benutzt. Die leeren Handwagen werden, wenn sie für den Verkehr der ankommenden Pakete nicht mehr benutzt werden, mit einer Kettenbahn, die auf der schon erwähnten Brücke mündet, von der die Rutschen ausgehen, zum Befördern der abgehenden Pakete in das Obergeschoß zurückgebracht (vgl. Abb. 2).

Werfen wir noch einen Rückblick auf die Einrichtungen des Paketbahnhofs, insbesondere auf die in der Abb. 1 dargestellte Gleisanlage, so fällt bei den Zungenbahnsteigen vor allem das sehr ungünstige Verhältnis ihrer Länge zu ihrer Breite auf. Berücksichtigt man, daß die Bahnsteige am Querbahnsteige durch den Verkehr der Handwagen viel stärker als am anderen Ende in Anspruch genommen werden, so kommt man zu der Überzeugung, daß eine trapezförmige Grundrißgestaltung die vorteilhafteste und richtigste wäre. Bei der hier vorhandenen Bahnsteigbreite von nur 3,7 m auch am Querbahnsteige werden Stockungen im Verkehr der Karren nicht ausbleiben. Dabei wirkt die Verwendung der schweren elektrisch betriebenen Karren sehr

ungünstig, wenn auch teilweise eine Entlastung der Bahnsteigfläche dadurch eintritt, daß die kleinen Pakete auf den Rutschen an den Enden der Zungenbahnsteige ankommen. Für die schweren Frachtstücke ergeben sich nicht nur durch die Länge der Zungenbahnsteige, sondern auch durch die Anordnung der Laderampe parallel zu den Gleisen sehr lange Karrenwege (bis 300 m). Allerdings ist dabei das erste Gleis an allen Stellen unmittelbar von der Rampe aus gut erreichbar, die dahinter liegenden sind aber um so schlechter zugänglich.

Die Mängel der Grundrißgestaltung sind auf das Bestreben zurückzuführen, den verfügbaren Platz möglichst auszunutzen; dieses Bestreben gibt auch die Erklärung für die Einrichtung der Verteilungstelle im Obergeschosse. An und für sich erscheint der Gedanke sehr praktisch und auch wohl auf die deutschen Verhältnisse übertragbar, die Verteilungsräume vom Ladegeschäfte zu trennen und in ein Obergeschoß oder auch in das Kellergeschoß zu legen. Die Wahl des Obergeschosses verursacht jedoch Schwierigkeiten bei der Beförderung der Pakete von der Laderampe nach dem Verteilungsraume; das in New York für diese Beförderung bestimmte, über der Laderampe laufende Förderband erscheint insofern nicht einwandfrei, als es zum Werfen der Pakete zwingt. Wenn man die Verteilungsräume im Keller unterbringt, würde man am zweckmäßigsten Rutschen für die Paketbeförderung nach unten wählen und die fertig verteilten Pakete in Handwagen durch Aufzüge nach oben an die Ladebahnsteige befördern lassen. Verlegt man das Verteilungsgeschäft in das Obergeschoß, so könnte man das Förderband wohl beibehalten, müßte es aber, damit es den nutzbaren Raum nicht einengt, unterhalb der Laderampe anbringen und die Pakete durch kurze Rutschen auf das Band gleiten lassen. Eine solche, für Briefbeutel bestimmte Einrichtung werden wir noch später kennen lernen.

Beim Förderbande kommen die Pakete an einem Punkte zusammen, es ist daher noch eine Vorrichtung zum Verteilen notwendig. Die in New York getroffene Einrichtung eines drehbaren kegelförmigen Tisches scheint deshalb nicht ganz unbedenklich, weil die Pakete, die sich am Rande des Förderbandes befinden, noch eine ziemlich beträchtliche Höhe frei herabfallen (Abb. 3), bevor sie auf den Verteilkegel gelangen. Den drehbaren Verteilertisch, auf dem sich die Pakete langsam vor den Verteilerbeamten vorbeibewegen, würde man wohl besser durch ein langsam laufendes Förderband ersetzen, das ja im Grunde genommen nichts anderes als ein Tisch mit wandernder Platte ist.

Obwohl es keine einfacheren Beförderungsmittel gibt als die völlig selbsttätigen Rutschen, so ist doch die Beförderung der Pakete von der Verteilungstelle nach den Bahnsteigen recht umständlich, weil sie erst in Handwagen geladen werden, dann in Körben auf den Rutschen herabgleiten, um nochmals in Handwagen geladen zu werden. Diese Beförderung würde sich bei der Verwendung von Aufzügen sehr viel einfacher gestalten, weil dabei ein Umladen der Pakete vermieden würde. Verteilte Pakete können auf einer Rutsche auch nur befördert werden, wenn die einzelnen Kurse zeitlich nacheinander abgefertigt und streng voneinander getrennt werden.

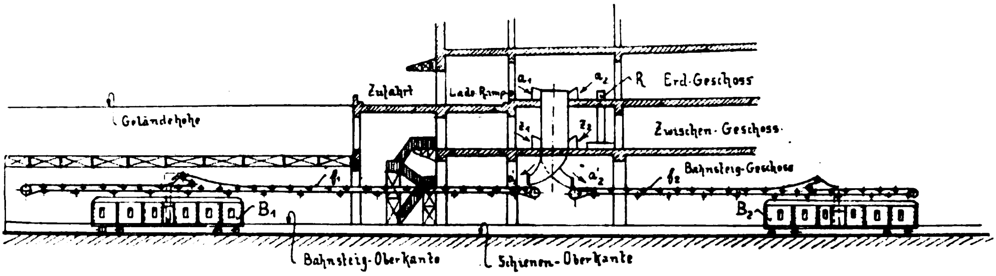
II. Die Förderanlagen für Briefbeutel auf dem Postbahnhofe des Pennsylvania-Bahnhofs in New York.

Die Einrichtungen des neuen Postbahnhofs der Pennsylvania-Eisenbahn in New York sind im Archiv 1911, S. 387ff., beschrieben worden, so daß wir unter Hinweis auf diese Veröffentlichung gleich auf den Gegenstand unserer

Betrachtungen eingehen und auf eine allgemeine Darstellung verzichten können.

Wie bei jedem Postbahnhofe sind für die Beförderung der in New York aufgelieferten Briefe und für die ankommenden Briefbeutel getrennte Einrichtungen vorhanden. Die abzusendenden Brief- und Zeitungsäcke werden an der Laderampe den Fuhrwerken entnommen und in solche geschieden, die ohne weitere Behandlung den Bahnpostwagen zugeführt werden können, und solche, deren Inhalt vorher noch der Bearbeitung bedarf. Der Verkehr gestaltet sich sehr einfach, weil die Ladegleise so tief unter dem die Zufahrt und die Laderampe enthaltenden Erdgeschosse liegen, daß dazwischen noch ein Geschoß für das Verteilungsgeschäft eingeschaltet werden konnte. Daraus ergibt sich, daß für die abgehenden Briefe eine Beförderung nur nach unten und für die ankommenden nur nach oben neben den nicht zu entbehrenden Wegen in wagerechter Richtung nötig ist.

Abb. 5.



Fördereinrichtungen für abgehende Briefbeutel.

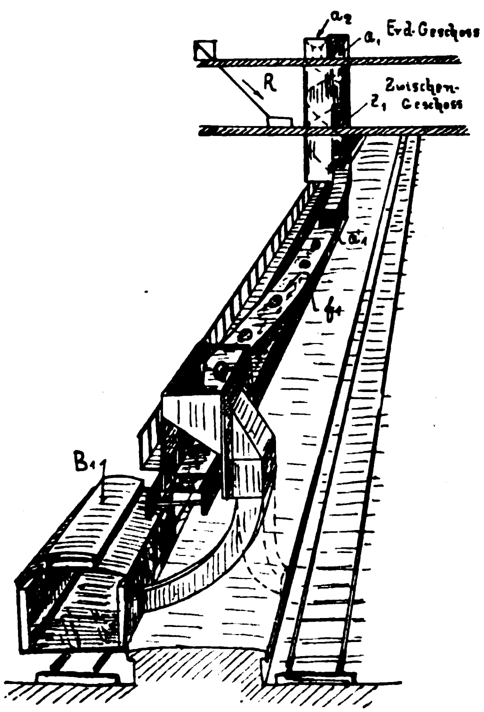
Für die abgehenden Beutel mit gewöhnlichen Briefen werden ausschließlich Rutschen benutzt, neben denen für die Beutel mit Einschreib- und Wertsendungen noch Aufzüge vorhanden sind. Die Rutschen, die vom Erdgeschosse zu den rund 20 m tiefer gelegenen Bahnsteigen führen, sind der Raumersparnis wegen als Spiralrutschen ausgeführt, wie solche auch bei einigen Postämtern in Berlin vorhanden sind; sie enthalten mehrere Öffnungen und Gänge zum Einladen und Herablassen von Briefsäcken, auch im Zwischengeschosse sind Ladeöffnungen vorhanden. Im unteren Teile sind sie nur zweigängig; je ein Gang endet auf einem wagerechten Förderbande, so daß für jeden Bahnsteig zwei sich in entgegengesetzter Richtung bewegende Förderbänder vorhanden sind. Abb. 5 zeigt die Einrichtung der Förderanlage im Grundgedanken.

Die an der Laderampe im Erdgeschoß ausgeladenen, fertig zum Versand verteilten Briefbeutel werden in die oberen Einwurföffnungen a_1 und a_2 der Spiralrutsche gelegt; sie kommen an entsprechenden Öffnungen a'_1 und a'_2 unten im Bahnsteiggeschosse wieder zum Vorschein, fallen dort auf die Förderbänder f_1 und f_2 und gleiten mit Hilfe einer später zu erläuternden Vorrichtung in die Bahnpostwagen B_1 und B_2. Damit die Beutel in den für sie bestimmten Wagen gelangen, müssen sie vor dem Einwerfen in die Rutschen nach den beiden Richtungen a_1 und a_2 oder B_1 und B_2 verteilt werden.

Die nicht versandfertigen Briefbeutel kommen nach dem Ausladen an der Laderampe auf einfachen schrägen Rutschen R in das Zwischengeschoß und werden dort geöffnet; ihr Inhalt wird bearbeitet und wieder in Beutel verpackt. Diese werden dann in Zwischenöffnungen Z_1 und Z_2 im Verteilungsgeschoß in die Spiralrutschen gelegt, so daß sie gleichfalls aus den Öffnungen a'_1 und a'_2 auf die Förderbänder f_1 und f_2 und in die Wagen B_1 und B_2 gelangen. Da über jedem Bahnsteige nur zwei Bänder vorhanden sind, können nur zwei Bahn-

postwagen gleichzeitig an jedem Bahnsteige beladen werden; die anderen Wagen müssen entweder so lange warten, bis die Verladeeinrichtung für sie frei geworden ist, oder die Beutel müssen ihnen mit Handkarren zugeführt werden. Für diesen Zweck ist auf jedem Bahnsteig ein Aufzug vorhanden, der auch zum Befördern der Wert- und Einschreibsendungen und zur Rückbeförderung fehlgeleiteter Beutel dient. Um dem Handkarrenverkehr freie Bahn auch beim Versagen der Förderbänder zu lassen, sind die Bänder hoch genug über den Bahnsteigen aufgehängt. Die einfache und übersichtliche Anordnung der Fördereinrichtungen bedarf hinsichtlich der Ent-

Abb. 6.



Abwurfvorrichtung.

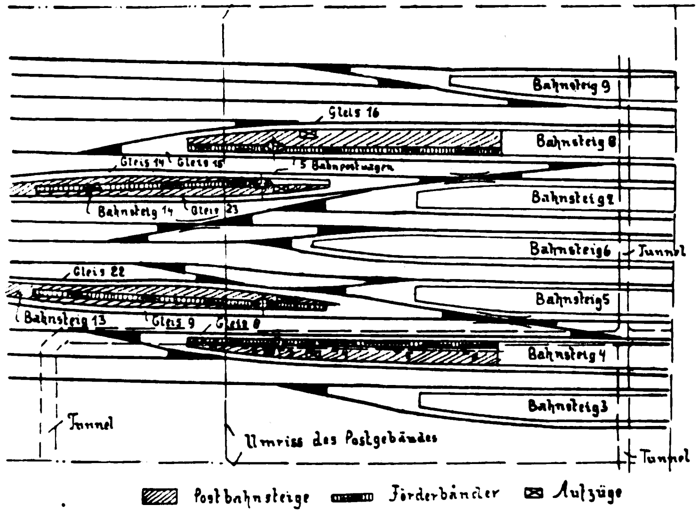
ladevorrichtung, der Förderbänder und der Gleitvorrichtung nach den Bahnpostwagen noch einiger erläuternder Worte.

Die Einrichtung ist aus der perspektivischen Zeichnung (Abb. 6) zu ersehen. Im Hintergrunde sind die Spiralrutsche mit der Öffnung a'_1 und das auf den Vordergrund zulaufende Förderband f_1 erkennbar. Zum Abwerfen der Beutel wird das Förderband durch eine verschiebbare Rolle angehoben, und durch eine zweite, schräg darunter liegende Rolle wird das Band rückwärts so abgelenkt, daß die Beutel von ihm in gleicher Weise abgleiten, wie es sonst am Ende des Bandes geschieht. Durch die beiden Umlenkrollen wird also ein künstliches Bandende geschaffen. Die beiden Umlenkrollen sind auf einem gemeinsamen, in der Längsrichtung des Bandes verschiebbaren Gestelle gelagert, so daß an jeder beliebigen Stelle des Bandes das künstliche Bandende hergestellt und das Fördergut (die Briefbeutel) abgeworfen werden kann.

Von der oberen Rolle der Abwurfstelle gleiten die Beutel zunächst auf eine in der Richtung des Bandes geneigte kurze schiefe Ebene und dann auf eine rechtwinklig zu dieser gerichtete schiefe Ebene, so daß sie das Band

seitwärts verlassen. An die zweite schiefe Ebene schließt sich eine fahrbare, zu der Tür des Bahnpostwagens führende Schüttrinne, durch die die Briefbeutel in den Wagen gleiten. Die Abwurfstelle mit den Umlenkrollen und den Rutschen bildet ein zusammenhängendes, in der Längsrichtung der Bahn-

Abb. 7.



Gleisplan des Postbahnhofs der Pennsylvania Bahn.

Abmessungen:

Postbahnsteig Nr.	Länge m	Gleislänge Nr.	Gleislänge m	Zahl der Bahnpostwagen[1])
4	78,64	8	100,58	5
13	86,87	9	97,54	5
		22	65,53	3
14	86,87	23	65,53	3
		14	99,67	5
8	78,33	15	99,06	5
Zusammen ..	330,71	—	527,91	26

[1]) Bahnpostwagen 21,34 m Länge, Güterpostwagen 18,29 m Länge.

steige fahrbares Gestell, den »Abwurfwagen«, wie er in der Beförderungstechnik genannt wird.

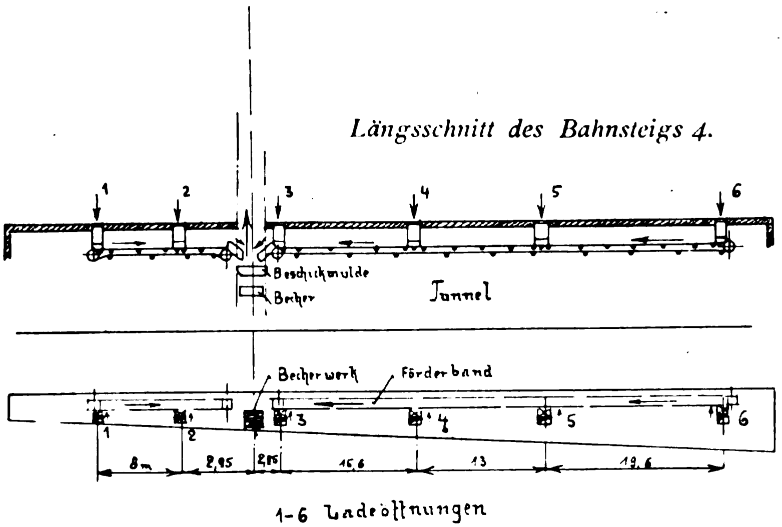
Wesentlich verwickelter ist die Fördereinrichtung für die ankommenden Briefbeutel. Für sie sind zunächst Aufzüge bestimmt. Daneben ist aber noch eine Sammelstelle und eine Entladevorrichtung für Briefbeutel am Bahnsteige 4 (vgl. den Gleisplan, Abb. 7) vorhanden.

Der Bahnsteig 4 ist mit den übrigen Bahnsteigen des Personenbahnhofs durch eine umfangreiche Tunnelanlage verbunden, so daß ihm von allen Bahnsteigen aus den Bahnpostwagen, die während des Entladens im Zuge

verbleiben müssen, Beutel zugeführt werden können, und zwar geschieht dies mit ähnlichen elektrisch betriebenen Karren, wie sie auf dem Paketbahnhofe der American Expreß Co. verwendet werden.

Die aus den Personenzügen ausgeschiedenen Bahnpostwagen und die Sonderzüge werden am Bahnsteige 4 entladen; auf dessen ganzer Länge muß daher Gelegenheit zum Ausladen und Weiterbefördern von Briefbeuteln vorhanden sein. Zu diesem Zwecke sind unter dem Bahnsteige zwei Förderbänder eingebaut, die sich in entgegengesetzter Richtung nach einem Becherwerk hin bewegen, und im Bahnsteige selber sind sechs verschließbare Öffnungen zum Einwerfen von Briefbeuteln vorgesehen.

Abb. 8.



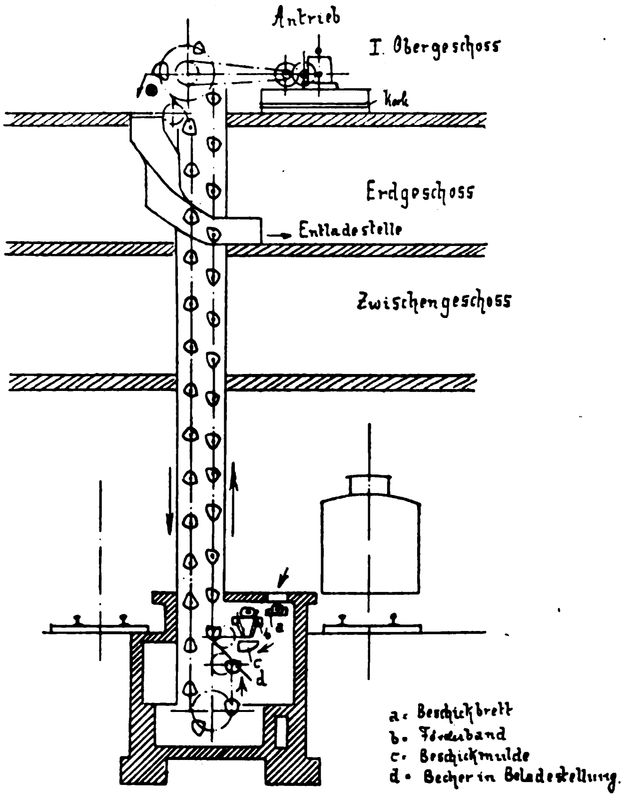
Grundriß des Bahnsteigs 4 mit den Ladeöffnungen, den Förderbändern und dem Becherwerk.

Die in die Ladeöffnungen des Bahnsteigs eingeworfenen Beutel fallen nicht unmittelbar auf die Förderbänder, sondern auf ein seitlich in Höhe jedes Bandes angebrachtes bewegliches Brett, von dem sie auf das Band geschleudert werden (vgl. Abb. 8 und 9). Dieses »Beschickbrett« erhält seinen Antrieb durch einen mit Druckluft betriebenen Kolben, der von Anschlägen gesteuert wird, die von den einzelnen Bechern des Becherwerkes betätigt werden. Es ist dadurch Vorsorge getroffen, daß jeweils nur dann ein Beutel vor dem Becherwerk eintrifft, wenn gerade ein Becher zur Aufnahme bereit ist. Die Bewegung des Beschickbretts ist der einer Wurfschaufel ähnlich; die an und für sich gleichmäßige Hin- und Herbewegung der Stange des Treibkolbens wird durch ein Hebelgestänge derart abgestuft, daß das Brett mit dem Beutel zuerst langsam und dann mit zunehmender Geschwindigkeit dem Bande zubewegt und schließlich schnell zurückgezogen wird, in ähnlicher Weise, wie z. B. ein Heizer die Kohlenschaufel beim Einwerfen von Brennstoff auf den Rost bewegt.

Damit die Beutel sicher in den für sie bestimmten Becher des Becherwerkes gelangen, werden sie zunächst von einer Beschickmulde aufgenommen (vgl. Abb. 9), die vor der aufwärts gehenden Becherreihe angeordnet ist und ähnlich wie die Beschickbretter an den Einwurfstellen von den Bechern selbst mittels eines Druckluftkolbens in Bewegung gesetzt wird.

Durch diese Einrichtung wird erreicht, daß nur so viel Beutel auf das Band gelegt werden können, als das Becherwerk bewältigen kann, daß die einzelnen Beutel in einem dem Abstand und der Stellung der Becher entsprechenden Abstand auf das Band gelangen, und daß jeder Beutel zur rechten Zeit vor dem Becherwerk ankommt. Beim Einwerfen der Beutel in die Beladeöffnungen muß darauf geachtet werden, daß nur dann Beutel eingeworfen werden, wenn das Beschickbrett in seiner Ruhestellung steht,

Abb. 9.



Querschnitt des Bahnsteigs 4 in größerem Maßstabe.

und daß nicht etwa mehrere Beutel zugleich eingeworfen werden. Man erkennt, daß die Förderanlage trotz der verwickelten Sicherheitseinrichtungen noch eine gewisse Aufmerksamkeit von dem Bedienungspersonal verlangt. Wollte man diese ganz ausschließen, so müßten noch an den Einwurföffnungen Vorkehrungen getroffen werden, die nur das Einwerfen eines einzigen Beutels in festgesetzten Zeitabständen gestatten.

Sowohl bei den Belade- wie auch bei den Entladeeinrichtungen ist der Grundsatz durchgeführt, daß die maschinellen Förderanlagen die einzelnen Arbeitstellen — hier die Laderampe und die Verteilungsräume einerseits und den Bahnpostwagen anderseits — möglichst ohne Unterbrechung und ohne Umladen verbinden müssen, wenn sie den erwarteten, meist mit hohen Anlagekosten erkauften Nutzen gewähren sollen, der vornehmlich in der Ersparung von Arbeitskräften, daneben auch in der Ersparung von Raum und Zeit besteht. Dagegen hatten wir gesehen, daß bei den Fördereinrichtungen

auf dem Paketbahnhofe der American Expreß Co. nicht vollständig nach jenem Grundsatze verfahren worden ist, da die Pakete, nachdem sie verteilt sind, in Handkarren geladen werden, dann auf den Rutschen zu den Bahnsteigen herabgleiten und zum Einladen in die Eisenbahnwagen noch einmal in Handkarren eingeladen werden müssen. Man hätte hier ebenso wie auf dem Pennsylvania-Bahnhof über den Bahnsteigen Förderbänder anlegen und auf ihnen die Rutschen enden lassen können, um auf diese Weise wenigstens den letzten Teil des Handwagenverkehrs zu sparen.

Es ist allerdings zweifelhaft, ob die für Briefbeutel sehr geeignete Abwurfvorrichtung auch für die eine sorgfältigere Behandlung erfordernden Pakete ohne weiteres brauchbar ist. Ein Förderband würde aber auch dann noch Vorteile bieten, wenn man auf das selbsttätige Abnehmen verzichten und die Pakete mit der Hand abnehmen lassen würde. Auf jeden Fall müssen aber Einrichtungen dieser Art auf solche Bahnsteige beschränkt bleiben, die ausschließlich dem Postverkehr dienen; für Personenbahnsteige sind sie nicht zu empfehlen, weil sie dem übrigen Verkehr zu große Hindernisse bereiten und das Publikum durch Staub, Geräusch u. dgl. belästigen würden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 12. BERLIN, JUNI. **1913.**

Die Angestelltenversicherung in ihrer Wirkung auf die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.[1])

Neben der älteren reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung sind mit Wirkung vom 1. Januar 1913 weitere soziale Fürsorgemaßnahmen durch das Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911 (Reichs-Gesetzbl. S. 989) getroffen worden. Das Gesetz unterwirft breite Kreise des Mittelstandes, schätzungsweise 1,8 Millionen Personen, darunter auch mehr als 8000 Angestellte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung der Versicherung. Die Grundlagen der Angestelltenversicherung sind die gleichen wie bei der Arbeiterversicherung; ein Reichszuschuß wie bei der Arbeiterversicherung wird indes nicht gewährt. Die Angestelltenversicherung tritt für die ihr unterworfenen Personen nicht etwa an die Stelle der Arbeiterversicherung, sondern neben diese. Angestellte mit einem Jahresarbeitsverdienst bis 2000 ℳ gehören also beiden Versicherungen an. Die Leistungen der beiden Versicherungen werden nebeneinander gewährt.

I. Organisation der Angestelltenversicherung.

Träger der Versicherung ist die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 193/195.

Ihre Organe sind

das Direktorium, das die Reichsversicherungsanstalt gerichtlich und außergerichtlich vertritt;

der Verwaltungsrat, der das Direktorium bei der Vorbereitung wichtiger Beschlüsse zu beraten hat;

[1]) Anleitung = Anleitung, betreffend den Kreis der nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte versicherten Personen vom 20. Juni 1912. Die ohne weiteren Zusatz angegebenen Paragraphen beziehen sich auf das Angestelltenversicherungsgesetz.

die Rentenausschüsse, denen insbesondere die Feststellung und Entziehung der Versicherungsleistungen obliegt. Von der Reichsversicherungsanstalt ist mit Genehmigung des Bundesrats zunächst für das ganze Deutsche Reich ein Rentenausschuß mit dem Sitze in Berlin errichtet worden. Seine Diensträume befinden sich in Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 20;

die Vertrauensmänner. Ihre Aufgabe ist die Wahl der Beisitzer für den Rentenausschuß, für die Schiedsgerichte, für das Oberschiedsgericht und für den Verwaltungsrat; ferner die Ausführung der ihnen vom Rentenausschuß erteilten Aufträge und die Benachrichtigung des Rentenausschusses oder der Reichsversicherungsanstalt von allen wichtigen Wahrnehmungen in der Angestelltenversicherung.

Rechtsprechende Behörden in höherer Instanz sind die Schiedsgerichte und das Oberschiedsgericht. Bisher ist für das ganze Deutsche Reich nur ein Schiedsgericht errichtet, dessen Sitz sich in Berlin befindet. Die Errichtung des Oberschiedsgerichts steht noch aus.

II. Versicherungspflicht.

Die Angestellten in Betrieben oder im Dienste des Reichs oder eines Bundesstaats sind nach § 1 versicherungspflichtig, wenn sie nicht nach den §§ 9 und 10 versicherungsfrei sind oder nach § 11 auf ihren Antrag von der Versicherungspflicht befreit werden. § 1, soweit er für die Angestellten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in Frage kommt, lautet:

»Für den Fall der Berufsunfähigkeit und des Alters sowie zu Gunsten der Hinterbliebenen werden vom vollendeten 16. Lebensjahr an versichert:

Betriebsbeamte, Werkmeister und andere Angestellte in einer ähnlich gehobenen oder höheren Stellung ohne Rücksicht auf ihre Vorbildung, Bureauangestellte, soweit sie nicht mit niederen oder lediglich mechanischen Dienstleistungen beschäftigt werden, sämtlich, wenn diese Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet.«

Nach § 9 sind die bezeichneten Angestellten versicherungsfrei, wenn ihnen Anwartschaft auf Ruhegeld und Hinterbliebenenrenten im Mindestbetrage nach den Sätzen einer vom Bundesrat festzusetzenden Gehaltsklasse (§ 16) gewährleistet ist; dabei ist das Durchschnittseinkommen der betreffenden Beamtenklassen zu berücksichtigen. Die Anwartschaft ist nach einer Bestimmung des Bundesrats nach derjenigen Gehaltsklasse zu gewährleisten, die dem tatsächlichen Stelleneinkommen der Angestellten zu der Zeit entspricht, zu der die Entscheidung nach § 9 Abs. 3 wirksam wird (Reichs-Gesetzbl. 1912 S. 405). Ob eine Anwartschaft als gewährleistet anzusehen ist, entscheidet für die in Betrieben oder im Dienste des Reichs Beschäftigten der Reichskanzler (§ 9 Abs. 3). Solche Angestellten sind also, wenn die Voraussetzungen des § 9 vorliegen, kraft Gesetzes versicherungsfrei.

Ferner sind nach § 10 versicherungsfrei

1. Beamte des Reichs und der Bundesstaaten, solange sie lediglich für ihren Beruf ausgebildet werden, sowie die im Reichs- oder Staatsdienste vorläufig beschäftigten Beamten,

2. Angestellte in Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbetrieben des Reichs oder der Bundesstaaten, die Aussicht auf Übernahme in das Beamtenverhältnis und Anwartschaft auf eine ausreichende Invaliden- und Hinterbliebenenfürsorge haben,
3. Personen des Soldatenstandes, die eine der im § 1 bezeichneten Tätigkeiten im Dienste oder während der Vorbereitung zu einer bürgerlichen Beschäftigung ausüben, auf die § 9 anzuwenden ist,
4. Personen, die während der wissenschaftlichen Ausbildung für ihren zukünftigen Beruf gegen Entgelt unterrichten,
5. Ärzte, Zahnärzte und Tierärzte in ihrer beruflichen Tätigkeit.

Ob die Voraussetzungen der Nr. 1 oder 2 vorliegen, entscheidet ebenfalls der Reichskanzler (§ 10 Abs. 2).

Für den Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist hiernach vom Staatssekretär des Reichs-Postamts in Vertretung des Reichskanzlers folgendes bestimmt worden:

a) die im § 9 Abs. 1 und in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. Juni 1912 (Reichs-Gesetzbl. S. 405) bezeichneten Anwartschaften auf Ruhegeld und Hinterbliebenenrenten sind als gewährleistet anzusehen:
   1. für sämtliche männlichen Beamten — mit Ausschluß der Postagenten und der übrigen im Nebenamte beschäftigten Personen —,
   2. für sämtliche Postgehilfinnen und Telegraphengehilfinnen;
b) die im Dienste der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung stehenden Regierungsbauführer werden lediglich für ihren Beruf ausgebildet (§ 10 Abs. 1 Nr. 1);
c) die Anwärterinnen für die Stellen von Postgehilfinnen und Telegraphengehilfinnen (Aushelferinnen) haben Aussicht auf Übernahme in das Beamtenverhältnis und Anwartschaft auf eine ausreichende Invaliden- und Hinterbliebenenfürsorge (§ 10 Abs. 1 Nr. 2).

Die unter a bis c bezeichneten Angestellten sind daher versicherungsfrei.

Auf seinen Antrag wird von der Versicherungspflicht befreit,

1. wem vom Reiche, einem Bundesstaat, einem Gemeindeverband, einer Gemeinde oder einem Versicherungsträger der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung oder wem auf Grund früherer Beschäftigung als Lehrer oder Erzieher an öffentlichen Schulen oder Anstalten Ruhegeld, Wartegeld oder ähnliche Bezüge im Mindestbetrage nach den Sätzen der Gehaltsklasse A (für männliche Personen jährlich 48 ℳ, für weibliche Personen jährlich 24 ℳ) bewilligt sind und daneben Anwartschaft auf Hinterbliebenenfürsorge gewährleistet ist;
2. wer am 1. Januar 1913 das 55. Lebensjahr bereits vollendet hatte, wenn ihm die Abkürzung der Wartezeit von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte nicht gestattet oder aus einem anderen Grunde unmöglich ist (§§ 395, 397).

Über den Befreiungsantrag entscheidet der Rentenausschuß (§ 12; vgl. auch unter I).

Angestellte, für die vor dem 5. Dezember 1911 bei öffentlichen oder privaten Lebensversicherungsunternehmungen (§ 1 des Gesetzes über die privaten

Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 — Reichs-Gesetzbl. S. 139 —) ein Versicherungsvertrag geschlossen worden ist, können auf ihren Antrag von der Leistung ihrer Beiträge (nicht von der Versicherungspflicht) befreit werden, wenn der Jahresbetrag der Beiträge für diese Versicherungen am 1. Januar 1913 mindestens den ihren Gehaltsverhältnissen zur Zeit des Antrags entsprechenden Beiträgen gleichkommt, die sie nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte zu tragen hätten (§ 390 Abs. 1). Das gleiche gilt für Angestellte, die beim Eintreten in die versicherungspflichtige Beschäftigung das 30. Lebensjahr überschritten haben und seit mindestens drei Jahren in einer dem vorigen Satze entsprechenden Weise versichert sind (§ 390 Abs. 2). Eine bis zum 1. Januar 1913 genommene Nachversicherung zu einer vor dem 5. Dezember 1911 abgeschlossenen Versicherung braucht nicht mit derselben Gesellschaft abgeschlossen zu sein.

Im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unterliegen hiernach der Versicherungspflicht — unter den im folgenden unter a bis e aufgeführten Voraussetzungen —

aus der Klasse der Beamten:

die Postagenten;

aus der Klasse der nicht im Beamtenverhältnisse stehenden Personen:

1. die Architekten,
2. die Bautechniker, Maschinentechniker und Zeichner,
3. die Bauschreiber,
4. die Gehilfinnen bei Postämtern III,
5. die Markenverkäufer und Markenverkäuferinnen,
6. die ständigen Vertreter der Postagenten.

Die Versicherungspflicht der ständigen Vertreter der Postagenten kommt hauptsächlich dann in Frage, wenn die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei der Annahme des Postagenten von vornherein auf eine wesentliche Mitwirkung der zum Vertreter bestellten Person deshalb rechnen muß, weil dem Postagenten selbst die vollständige oder auch nur annähernd vollständige Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten durch seine sonstigen Berufsgeschäfte oder andere Umstände offenbar unmöglich gemacht wird. In solchen Fällen gelten die Dienste des Vertreters als der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung selbst geleistet und die Vergütung des Postagenten zugleich als Entgelt für die Dienste des Vertreters.

Voraussetzung der Versicherungspflicht für die obengenannten Personen ist,

a) daß ihre Tätigkeit als Angestellte im Post- und Telegraphendienst und bei anderen Verwaltungen usw. ihren Hauptberuf bildet,
b) daß sie nicht berufsunfähig sind,
c) daß sie gegen Entgelt als Angestellte beschäftigt werden,
d) daß ihr Jahresarbeitsverdienst 5000 ℳ nicht übersteigt,
e) daß sie beim Eintritt in die versicherungspflichtige Beschäftigung das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Zu a. Das Erfordernis, daß die Beschäftigung als Angestellter den Hauptberuf des Beschäftigten bilden müsse, schließt die Anwendung des Gesetzes für vorübergehend Beschäftigte aus. Der Hauptberuf bestimmt sich bei mehreren Erwerbstätigkeiten nach dem Verhältnisse der auf sie verwendeten Arbeitszeit und des dafür gewährten Entgelts. Wenn neben einer hierher gehörenden Tätigkeit keine andere Erwerbstätigkeit ausgeübt, vielmehr der Lebensunterhalt im übrigen aus Vermögen bestritten wird, so bildet sie darum nicht notwendig den Hauptberuf. Es kommt noch darauf an, ob die Beschäftigung, sei es, weil sie die Arbeitskraft hauptsächlich in Anspruch nimmt, sei

es, weil sie den Beschäftigten einem bestimmten Gesellschaftskreise zuweist, für die Lebenstellung tatsächlich oder nach seiner Ansicht maßgebend ist; dabei wird auf die Höhe und Sicherheit des Arbeitsentgelts Wert zu legen sein. Werden mehrere Tätigkeiten ausgeübt, deren jede den Beschäftigten zum Angestellten macht, so kommt es darauf an, ob die Gesamtheit dieser Beschäftigungen gegenüber der sonstigen nicht versicherungspflichtigen Tätigkeit den Hauptberuf bildet (Anleitung Ziffer 10). Für die Beurteilung der Versicherungspflicht macht es auch keinen Unterschied, ob die postdienstliche Tätigkeit allein den Hauptberuf darstellt, oder ob erst mehrere Tätigkeiten als Angestellter (bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und bei anderen Verwaltungen usw.) zusammen den Hauptberuf ausmachen. Ständige Dienstbereitschaft, die auch für die Pausen Unfreiheit mit sich bringt, steht der wirklichen Arbeit gleich (Anleitung Ziffer 5).

Zu b. Berufsunfähig ist der Versicherte, dessen Arbeitsfähigkeit infolge körperlicher Gebrechen oder infolge Schwäche seiner körperlichen und geistigen Kräfte auf weniger als die Hälfte der Arbeitsfähigkeit eines körperlich und geistig gesunden Versicherten von ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten herabgesunken ist (§ 25 Abs. 1 Satz 2). Zu den körperlichen Gebrechen im Sinne der angeführten Vorschriften gehören auch die Krankheiten (Anleitung Ziffer 4).

Zu c. Zum Entgelt im Sinne des Gesetzes gehören neben Gehalt oder Lohn auch Gewinnanteile, Sach- und andere Bezüge, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Gehalts oder Lohnes oder neben ihm von dem Arbeitgeber oder einem Dritten erhält (§ 2 Abs. 1). Es kommt also nicht darauf an, worin die Leistung besteht, sofern sie nur Vermögenswert hat. Zum Entgelt gehören auch Provisionen, sogenannte Weihnachtsgratifikationen und ähnliche Leistungen, die ohne Vertragszwang in gewisser Höhe gegeben zu werden pflegen, Reisespesen und Reisekosten jedoch nur, soweit sie für den Versicherten einen wirtschaftlichen Vorteil bedeuten (Anleitung Ziffer 6).

Versicherungspflichtig sind nur die Angestellten, die im Deutschen Reiche beschäftigt werden. Deutsche Schutzgebiete gelten hierbei als Ausland.

Die Beschäftigung eines Ehegatten durch den anderen begründet keine Versicherungspflicht (§ 6); ebenso ist eine Beschäftigung, für die als Entgelt nur freier Unterhalt gewährt wird, versicherungsfrei (§ 7), soweit es sich nicht um eine Tätigkeit handelt, für die Mittelspersonen bare Vergütungen erhalten, z. B. ständige Vertreter der Postagenten. Freier Unterhalt ist dasjenige Maß von wirtschaftlichen Gütern, das zur unmittelbaren Befriedigung der notwendigen Lebensbedürfnisse des Angestellten erforderlich ist. Hierzu gehören jedoch nicht nur Unterkunft, Beköstigung, Kleidung u. dgl., sondern auch mancherlei kleinere, je nach dem Alter, dem Geschlecht und den Lebensgewohnheiten verschiedene Leistungen. Wer nur Geldzahlungen empfängt, fällt nicht unter § 7. Lebensmittel usw. fallen nur dann unter den Begriff des Unterhalts, wenn sie nach Umfang und Art des Bedarfs unmittelbar zum Verbrauch oder Gebrauch, nicht aber nach vorbestimmtem Maße zu beliebiger Verfügung gegeben werden (Anleitung Ziffer 7).

Wieweit vorübergehende Dienstleistungen versicherungsfrei bleiben, bestimmt der Bundesrat (§ 8). Die Bestimmung des Bundesrats steht noch aus.

Für jede nach den vorstehenden Ausführungen versicherungspflichtige Person ist von der zuständigen Verkehrsanstalt eine »Aufnahmekarte zur Angestelltenversicherung« nach Anlage A auszufüllen, die von dem Versicherungspflichtigen durch Namensunterschrift zu vollziehen und der »Ausgabestelle der Angestelltenversicherung« mit dem Antrag auf Ausstellung der Versicherungskarte (Anlage B) zu übersenden ist. Als Arbeitgeber für

alle der Ober-Postdirektion unterstellten Versicherungspflichtigen ihres Bezirks ist anzugeben: »Das Reich, vertreten durch die Ober-Postdirektion in . . . . . .«. Formulare zu den Aufnahmekarten sind von den durch die oberste Verwaltungsbehörde bestimmten Ausgabestellen der Angestelltenversicherung zu beziehen.

III. Freiwillige Versicherung.

Die freiwillige Versicherung kann als freiwilliger Eintritt in die Versicherung (§ 394) oder als Fortsetzung der Pflichtversicherung (§ 15) in Frage kommen. Der freiwillige Eintritt in die Versicherung ist nur im ersten Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes, also bis zum 31. Dezember 1913, gestattet, und zwar, abgesehen von Angestellten mit einem Jahresarbeitsverdienste von 5000 bis 10 000 ℳ, Selbständigen, die in ihrem Betriebe regelmäßig höchstens drei versicherungspflichtige Personen beschäftigen, vorausgesetzt, daß sie in mindestens 30 Kalendermonaten eine nach dem Gesetze versicherungspflichtige Tätigkeit ausgeübt haben.

Der versicherungspflichtigen Beschäftigung sind Militärdienst- oder Krankheitszeiten gleichzuachten (§ 51).

Die freiwillige Fortsetzung der Versicherung ist beim Ausscheiden aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung und während des Aufenthalts im Auslande gestattet nach Entrichtung von mindestens sechs Monatsbeiträgen auf Grund der Versicherungspflicht. Die Versicherung ist höchstens in derjenigen Gehaltsklasse zulässig, die dem Durchschnitt der letzten sechs Pflichtbeiträge entspricht oder am nächsten kommt (§ 18). Hat ein Versicherter 120 Beitragsmonate zurückgelegt, so kann er sich die bis dahin erworbene Anwartschaft durch Zahlung einer Anerkennungsgebühr von 3 ℳ jährlich (§ 172 Abs. 2) erhalten.

IV. Beitragsleistung.

Für jeden Kalendermonat, in dem ein Versicherungspflichtiger im Post- und Telegraphendienste beschäftigt worden ist, ist ein Beitrag zu entrichten. Das gleiche gilt für Krankheitszeiten, in denen dem Versicherten seine Bezüge fortgewährt worden sind (§ 170).

Nach dem Jahresarbeitsverdienste der Versicherten werden neun Gehaltsklassen unterschieden:

Gehaltsklasse	Jahresarbeitsverdienst	Monatlicher Beitrag
A	bis zu 550 ℳ	1,60 ℳ
B	von mehr als 550 - - 850 -	3,20 -
C	- - - 850 - - 1 150 -	4,80 -
D	- - - 1 150 - - 1 500 -	6,80 -
E	- - - 1 500 - - 2 000 -	9,60 -
F	- - - 2 000 - - 2 500 -	13,20 -
G	- - - 2 500 - - 3 000 -	16,60 -
H	- - - 3 000 - - 4 000 -	20,00 -
J	- - - 4 000 - - 5 000 -	26,60 - .

Soweit das Gehalt usw. nicht jährlich gezahlt wird, gilt als Jahresarbeitsverdienst bei wöchentlicher Zahlung das 52fache, bei monatlicher Zahlung das 12fache, bei vierteljährlicher Zahlung das 4fache des gezahlten Betrags (§ 17). Der Wert der Sachbezüge (vgl. unter II) wird nach Ortspreisen berechnet, die die untere Verwaltungsbehörde festsetzt (§ 2). Einkünfte aus anderen Quellen als der Tätigkeit als Angestellter, z. B. ein Zinseinkommen, bleiben bei der Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes außer Betracht (Anleitung Ziffer 9).

Bei der Versicherung der Postagenten sind — mit Ausnahme der auf die Ausgaben für Dienstbedürfnisse und der auf die Wahrnehmung des Unterbeamtendienstes sowie der auf andere rein mechanische oder niedere Dienstleistungen entfallenden Beträge — alle Bezüge anzurechnen, die dem Postagenten für seine Tätigkeit als Angestellter im Post- und Telegraphendienst und bei anderen Verwaltungen usw. zufließen.

Für die ständigen Vertreter der Postagenten ist der Jahresarbeitsverdienst nach folgenden Grundsätzen zu berechnen:

1. bezieht der Vertreter für seine postdienstliche Tätigkeit vom Postagenten lediglich eine Barvergütung, so ist diese Vergütung für die Festsetzung der Gehaltsklasse maßgebend,
2. bezieht der Vertreter nur freien Unterhalt oder neben freiem Unterhalt ein Taschengeld oder eine Barvergütung, so ist als Entgelt für die Beschäftigung im Postdienste der Betrag anzusehen, den der Postagent für die Arbeitsleistung an eine fremde Person bei angemessener und ortsüblicher Entlohnung zu zahlen hätte. Ist die Vergütung des Postagenten abzüglich der Kosten für Dienstbedürfnisse usw. geringer, so ist der geringere Betrag maßgebend.

Beschäftigen mehrere Arbeitgeber den Versicherten während des Monats, oder findet die Beschäftigung nicht den vollen Beitragsmonat hindurch statt, so hat in allen Fällen jeder Arbeitgeber 8 v. H. des von ihm für die Beschäftigung gezahlten Entgelts als Beitrag zu entrichten. Der hiernach für den Monat sich ergebende Beitrag ist auf 10 Pf. aufzurunden (§ 177).

Die Beiträge sind am Schlusse eines jeden Monats zu leisten. War der Versicherte bei mehreren Arbeitgebern beschäftigt oder dauerte die Beschäftigung keinen vollen Beitragsmonat, so sind die Beiträge bei der Zahlung des Entgelts spätestens am Schlusse des Beitragsmonats zu leisten.

Die Beiträge sind zu gleichen Teilen von dem Arbeitgeber und dem Versicherten zu tragen und durch die vorgesetzten Dienststellen (Verkehrsämter usw.) einzubehalten, bei denen die Versicherten beschäftigt sind. Für die versicherungspflichtigen Personen bei den Postagenturen besorgen die Abrechnungs-Postämter das Erforderliche. Sind versicherungspflichtige Personen mit Rücksicht auf Versicherungsverträge bei Lebensversicherungsunternehmungen von der eigenen Beitragsleistung zur Angestelltenversicherung befreit (vgl. unter II), so hat der Arbeitgeber den nach dem Gesetz auf ihn entfallenden Beitragsanteil an die Reichsversicherungsanstalt zu entrichten.

Versicherte können bis zum vollendeten 25. Lebensjahr in eine höhere Gehaltsklasse, als der Höhe ihres Jahresarbeitsverdienstes entspricht, übertreten. Ein Versicherter, der in eine versicherungspflichtige Beschäftigung mit geringerem Entgelt eintritt, als seiner bisherigen Gehaltsklasse entspricht, kann in seiner bisherigen Gehaltsklasse bleiben, falls er mindestens sechs Beitragsmonate in der höheren Gehaltsklasse auf Grund der Versicherungspflicht zurückgelegt hat (§ 19). Versicherte im Post- und Telegraphendienst,

die über die gesetzliche Gehaltsklasse hinaus versichern, tragen die Mehrkosten allein.

Personen, die sich während einer entgeltlichen, aber nicht bar bezahlten oder nur vorübergehenden Beschäftigung (§§ 7, 8) freiwillig versichern, haben ebenfalls Anspruch auf den Beitragsteil des Arbeitgebers (§ 204).

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Beiträge für sich und seine Angestellten an die Reichsversicherungsanstalt zu zahlen (§§ 176, 177).

Der Arbeitgeber hat bei seiner ersten Beitragszahlung eine Übersicht über seine versicherungspflichtigen Angestellten und die fälligen Beiträge (Anlage C) aufzustellen und vorher oder bei der Einzahlung der Beiträge an die Reichsversicherungsanstalt einzusenden. Formulare zu den Übersichten werden von den Ausgabestellen der Angestelltenversicherung kostenfrei abgegeben, auch können die Ober-Postdirektionen ihren Bedarf für den Bezirk unmittelbar von der Reichsdruckerei — ebenfalls kostenfrei — beziehen.

Bei den folgenden Beitragsleistungen sind unter Benutzung des Formulars Anlage C **nur** Veränderungsanzeigen einzureichen, in denen zuerst Abgänge, dann Zugänge und endlich Gehalts- oder sonstige Änderungen aufzuführen sind und die Beitragsumme zu erläutern ist.

Statt der Verwendung von Marken (§§ 183, 185, 186) hat die Reichsversicherungsanstalt mit Zustimmung des Reichskanzlers den Postscheckverkehr für die Beitragseinzahlung nutzbar gemacht. Danach sind die Beiträge bis zum 15. des auf den Beitragsmonat folgenden Monats für das Konto der Reichsversicherungsanstalt bei dem Postscheckamt in Berlin einzuzahlen oder zu überweisen. Zur Einzahlung der Beiträge sind besondere Zahlkartenformulare auf rotem Papier in rotbraunem Druck nach der Anlage D zu verwenden. Inhaber von Postscheckkonten können die Beiträge auch durch Überweisung entrichten. Diesen Überweisungen sind bei der Übersendung an das Postscheckamt besondere Gutschriftzettel nach dem Muster der Anlage E beizufügen, die nur auf der Vorderseite auszufüllen sind.

Die Entrichtung des Gesamtbeitrags, also des aus der Reichskasse und vom Versicherten gezahlten Beitrags, hat das Verkehrsamt sogleich in der Versicherungskarte (Anlage B) an der dafür bestimmten Stelle zu bescheinigen. Die Bescheinigung dient zugleich dem Versicherten als Quittung über die Zahlung seines Beitragsanteils.

Die Versicherungskarten sind bei den Verkehrsämtern aufzubewahren, wenn der Versicherte damit einverstanden ist. Dieser darf die hinterlegte Karte jederzeit einsehen. Das Zurückbehalten der Karte wider den Willen des Versicherten ist strafbar. Die Versicherungskarte ist mindestens alle fünf Jahre auf Grund einer neuen Aufnahmekarte (Anlage A) zu erneuern.

Die für die Beitragsentrichtung wichtigen Gesetzes- und Ausführungsbestimmungen sind auf den Anlagen A bis D und F abgedruckt.

Arbeitgeber für die Beitragsleistung ist das Reich, vertreten durch die Ober-Postdirektionen.

V. Leistungen der Angestelltenversicherung.

Die Leistungen der Angestelltenversicherung setzen voraus:

die Erfüllung einer Wartezeit (§ 48),

die Aufrechterhaltung der Anwartschaft (§ 49).

Wartezeit. Die Wartezeit dauert beim Ruhegeld für männliche Versicherte 120 Beitragsmonate, für weibliche Versicherte 60 Beitragsmonate, bei den Hinterbliebenenrenten 120 Beitragsmonate. Sie vermindert sich in den ersten zehn Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes für die Hinter-

bliebenenrenten auf 60 Beitragsmonate (§ 396). Sie erhöht sich auf 150 Beitragsmonate bei männlichen Versicherten und auf 90 Beitragsmonate bei weiblichen Versicherten, wenn weniger als 60 Beitragsmonate auf Grund der Versicherungspflicht nachgewiesen sind (§ 48 Abs. 2). Die Wartezeit kann abgekürzt werden

a) in den ersten drei Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes nach vorhergehender ärztlicher Untersuchung des Versicherten durch Einzahlung der entsprechenden Prämienreserve (§ 395),
b) durch Einzahlung seitens bestehender Pensionskassen für ihre Mitglieder oder Übertragung der gesamten Anwartschaften auf die Reichsversicherungsanstalt (§§ 367, 389).

Anwartschaft. Sie erlischt, wenn nach dem Kalenderjahr, in dem der erste Beitragsmonat zurückgelegt worden ist, innerhalb der nächsten zehn Kalenderjahre weniger als acht und nach dieser Zeit weniger als vier Monatsbeiträge während eines Kalenderjahrs entrichtet worden sind oder die Zahlung der Anerkennungsgebühr (§ 172 Abs. 2) unterblieben ist (§ 49). Die Anwartschaft lebt wieder auf, wenn der Versicherte innerhalb des dem Kalenderjahre der Fälligkeit folgenden Kalenderjahrs die rückständigen Beträge nachzahlt (§ 50). Als Beitragsmonate im angegebenen Sinne gelten auch Militärdienst- und Krankheitszeiten (§ 51), wenn sie durch Militärpapiere oder durch besondere Krankheitsbescheinigungen nachgewiesen werden (§ 54).

Die Leistungen der Angestelltenversicherung bestehen in Ruhegeld, Hinterbliebenenrenten, Heilverfahren, Erstattung von Beiträgen und Gewährung von Leibrenten.

Ruhegeld erhält nach zurückgelegter Wartezeit der Versicherte, der das 65. Lebensjahr vollendet hat oder — ohne Rücksicht auf das Alter — entweder dauernd berufsunfähig ist (vgl. unter II) oder nicht dauernd berufsunfähig ist, aber während 26 Wochen ununterbrochen berufsunfähig gewesen ist, für die weitere Dauer der Berufsunfähigkeit (Kranken-Ruhegeld, § 25). Das jährliche Ruhegeld beträgt nach Ablauf von 120 Beitragsmonaten $^1/_4$ der in dieser Zeit entrichteten Beiträge und $^1/_8$ der übrigen Beiträge (§ 55). Tritt bei weiblichen Versicherten der Versicherungsfall nach Ablauf von 60 Beitragsmonaten und vor Vollendung von 120 Beitragsmonaten ein, so beträgt das Ruhegeld $^1/_4$ der in den ersten 60 Beitragsmonaten entrichteten Beiträge (§ 56).

Hinterbliebenenrente erhalten die Hinterbliebenen eines nach Zurücklegung der Wartezeit verstorbenen Versicherten, und zwar:

a) die Witwe (Witwenrente) in Höhe von $^2/_5$ des Ruhegeldes, das der Versicherte zur Zeit des Todes bezog oder bei Berufsunfähigkeit bezogen hätte (§§ 28, 57),
b) der erwerbsunfähige Witwer einer Versicherten, die den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienste bestritten hat (Witwerrente), in Höhe der Witwenrente, solange er bedürftig ist (§§ 30, 57),
c) die Waisen unter 18 Jahren (Waisenrente): Waisen je $^1/_5$, Doppelwaisen je $^1/_3$ der Witwenrente (§§ 29 bis 31 und 57).

Die Witwen- und die Witwerrenten fallen bei der Wiederverheiratung weg. Als Abfindung wird der Witwe das Dreifache ihrer Jahresrente gewährt. Der Anspruch verfällt, wenn er nicht innerhalb eines Jahres nach der Wiederverheiratung geltend gemacht wird. Die Waisenrenten fallen weg, sobald die Waise das 18. Lebensjahr vollendet oder sich verheiratet (§ 64).

Witwen-, Witwer- und Waisenrenten dürfen zusammen den Betrag des Ruhegeldes nicht übersteigen, das der Ernährer zur Zeit seines Todes bezog oder bei Berufsunfähigkeit bezogen hätte (§ 58).

Aus der nachstehenden Übersicht ergibt sich die Höhe des Ruhegeldes und der Hinterbliebenenrenten (ohne Abrundung) nach 10 und 25 Beitragsjahren zu je 12 Beitragsmonaten bei einer Beitragsleistung in derselben Gehaltsklasse.

Gehaltsklassen		Jahresbetrag in Mark					
Bezeichnung	Jahresgehalt	des Ruhegeldes		der Witwenrente		der Waisenrente	
		nach Ablauf einer Versicherungsdauer von Jahren					
		10	25	10	25	10	25
A	bis 550 M	48	84	19,20	33,60	3,84	6,72
B	von mehr als 550 - 850 -	96	168	38,40	67,20	7,68	13,44
C	- - - 850 - 1 150 -	144	252	57,60	100,80	11,52	20,16
D	- - - 1 150 - 1 500 -	204	357	81,60	142,80	16,32	28,56
E	- - - 1 500 - 2 000 -	288	504	115,20	201,60	23,04	40,32
F	- - - 2 000 - 2 500 -	396	693	158,40	277,20	31,68	55,44
G	- - - 2 500 - 3 000 -	498	871,50	199,20	348,60	39,84	69,72
H	- - - 3 000 - 4 000 -	600	1050	240,00	420,00	48,00	84,00
J	- - - 4 000 - 5 000 -	798	1396,50	319,20	558,60	63,84	111,72

Da die Beitragsleistung wohl nur in seltenen Fällen stets in derselben Gehaltsklasse erfolgen wird, kommen die angegebenen Beträge der Wirklichkeit nur annähernd gleich. Das Bild wird sich jedesmal verschieben, wenn Beiträge in verschiedenen Gehaltsklassen entrichtet worden sind.

Heilverfahren. Um drohende Berufsunfähigkeit abzuwenden oder bereits eingetretene Berufsunfähigkeit wieder zu beseitigen, kann die Reichsversicherungsanstalt ein Heilverfahren (Krankenhausbehandlung usw.) einleiten (§ 36); sie ist hierzu aber nicht verpflichtet. Zum Heilverfahren gehört auch die Gewährung von Arzneien, Zahnersatz u. dgl. Während der Heilanstaltsbehandlung haben Angehörige, deren Unterhalt der Kranke ganz oder überwiegend aus seinem Arbeitsverdienste bestritten hat, Anspruch auf ein Hausgeld von täglich mindestens $^3/_{20}$ des letzten Monatsbeitrags. Das Hausgeld fällt weg, solange und soweit auf Grund eines Rechtsanspruchs Lohn oder Gehalt gezahlt wird (§ 38) oder Barbezüge auf Grund der Arbeiterversicherung geleistet werden (§ 40).

Beitragserstattungen.

a) Stirbt eine weibliche Versicherte nach Ablauf der Wartezeit von 60 Beitragsmonaten, aber vor Eintritt in den Genuß eines Ruhegeldes oder einer Leibrente, und besteht kein Anspruch auf Hinterbliebenenrenten, so ist auf Verlangen die Hälfte der für die Versicherte bis zu ihrem Tode eingezahlten Beiträge als Abfindung zurückzugewähren (§ 60).

b) Scheidet eine weibliche Versicherte nach Ablauf der Wartezeit für das Ruhegeld infolge Verheiratung aus der versicherungspflichtigen

Beschäftigung, so steht ihr ein Anspruch auf Erstattung der Hälfte der für sie geleisteten Beiträge zu (§ 62).

c) Wenn ein Versicherter vor Ablauf von 15 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes berufsunfähig wird oder stirbt, ohne daß ein Anspruch auf die gesetzlichen Leistungen entstanden ist, so steht bei seinem Tode der Witwe oder dem Witwer oder, wenn solche nicht vorhanden sind, den Kindern unter 18 Jahren der Anspruch auf Erstattung der Hälfte der Beiträge, bei freiwilliger Versicherung von $^3/_4$ der freiwillig eingezahlten Beiträge zu (§ 398).

Die Ansprüche zu a) und c) müssen innerhalb eines Jahres nach dem Tode geltend gemacht werden.

Leibrenten. Weibliche Versicherte, die aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung ausscheiden, können Anspruch auf Zahlung einer Leibrente erheben, deren Höhe sich nach dem Werte der erworbenen Anwartschaft auf Ruhegeld und nach dem Alter der Versicherten richtet und dadurch gesteigert werden kann, daß sie erst von einem späteren Zeitpunkt ab verlangt wird (§ 63).

Die Auszahlung der Renten usw. soll auf Anweisung des Rentenausschusses durch die Post erfolgen (§ 313).

VI. Ruhen der Rente.

1. Ruhegeld ruht neben
   a) Renten der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung,
   b) Gehalt, Lohn oder sonstigem Einkommen aus gewinnbringender Beschäftigung, soweit sämtliche Bezüge oder Ruhegeld und einer der Bezüge zu a) oder b) zusammen den Jahresarbeitsverdienst übersteigen, der dem Durchschnitt der 60 höchsten monatlichen Beiträge entspricht. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts ist für jeden monatlichen Beitrag das Mittel aus dem höchsten und niedrigsten Jahresarbeitsverdienste der Gehaltsklasse in Anrechnung zu bringen, für die der Beitrag entrichtet ist. Für die Gehaltsklasse A gilt als Mittel der Betrag von 450 ℳ (§ 73);

2. Hinterbliebenenrenten ruhen neben Renten der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung, soweit beide zusammen $^6/_{10}$ des unter 1. bezeichneten Jahresarbeitsverdienstes übersteigen (§ 74);

3. Ruhegeld und Rente ruhen
   a) solange der Berechtigte eine Freiheitstrafe von mehr als einem Monat verbüßt oder in einem Arbeitshaus oder in einer Besserungsanstalt untergebracht ist. Hat er im Inland Angehörige, die er ganz oder überwiegend aus seinem Arbeitsverdienst unterhalten hat, so wird ihnen das Ruhegeld überwiesen (§ 75);
   b) solange sich der Berechtigte ohne Zustimmung des Rentenausschusses gewöhnlich im Ausland aufhält (§ 76).

Zu 3. gelten deutsche Schutzgebiete als Inland (§ 78).

VII. Beitragstreitigkeiten.

Bei Streit über die Beitragsleistung entscheidet der Rentenausschuß und auf Beschwerde endgültig das Schiedsgericht. Handelt es sich um eine noch nicht feststehende Auslegung gesetzlicher Vorschriften von grundsätzlicher

Bedeutung, so gibt das Schiedsgericht die Sache unter Begründung seiner eigenen Ansicht an das Oberschiedsgericht ab, wenn es der Beschwerdeführer innerhalb der Beschwerdefrist beantragt hat. Auch andere Beteiligte können diesen Antrag binnen einer Woche stellen, nachdem sie die Gelegenheit, sich zu äußern, erhalten haben. Das Oberschiedsgericht entscheidet in diesen Fällen statt des Schiedsgerichts. Die auf Grund der Reichsversicherungsordnung ergangenen Entscheidungen gelten auch für die Angestelltenversicherung (§ 210).

Allen anderen Streit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über Berechnung und Anrechnung, Erstattung und Ersatz der Beiträge entscheidet der Rentenausschuß endgültig (§ 211).

VIII. Privatangestellte in Beamtenfamilien.

Die Versicherungspflicht der im Haushalte oder in der Familie der Beamten beschäftigten Personen ist im allgemeinen ebenfalls nach den vorstehend dargelegten Grundsätzen zu entscheiden. Zur Klasse der anderen Angestellten (vgl. unter II) gehören auch Privatsekretäre, Kinderfräulein, Gesellschafterinnen, Hausdamen und Repräsentantinnen, sofern die Voraussetzungen der Versicherungspflicht gegeben sind.

Nach § 1 des Gesetzes unterliegen der Versicherungspflicht Lehrer und Erzieher. Der Versicherungszwang ergreift aber nur Lehrer und Erzieher in abhängiger Stellung, wie angestellte Lehrer an öffentlichen oder privaten Schulen oder Anstalten und Hauslehrer; ferner solche Personen, die aus dem Stundengeben bei wechselnden Auftraggebern ein Gewerbe machen (selbständige Musiklehrer, Sprachlehrer usw.), und zwar auch, soweit sie im eigenen Hause unterrichten.

Zur Erleichterung der Beitragsentrichtung hat die Reichsversicherungsanstalt den Arbeitgebern der Lehrer und Erzieher gestattet, nach vorheriger Anzeige die Beiträge vierteljährlich nachträglich, und zwar bis zum 15. des Monats einzusenden, der dem Vierteljahr folgt, für das der Beitrag zu zahlen ist. In diesem Falle müssen an Stelle der Übersicht (Anlage C) Postkartenvordrucke nach dem anliegenden Muster F benutzt werden, die gleichfalls von den Ausgabestellen der Angestelltenversicherung zu beziehen sind. Unzulässig ist, daß die Verpflichtung zur Beitragszahlung vom Angestellten übernommen wird. Beauftragt ein Arbeitgeber einen Lehrer, die Beiträge für ihn an die Reichsversicherungsanstalt einzuzahlen, so wird die Reichsversicherungsanstalt dies nicht beanstanden. Der Arbeitgeber muß der Reichsversicherungsanstalt aber von dem Auftrage Mitteilung machen. Will der Lehrer die Einzahlung für mehrere Arbeitgeber mittels einer Zahlkarte machen, so hat er der Reichsversicherungsanstalt gleichzeitig mit der Einzahlung eine Liste einzusenden, aus der sich ergibt, für welche Arbeitgeber (Name und Wohnort) und je in welcher Höhe die Beiträge eingezahlt sind. Der Arbeitgeber haftet jedoch weiter für die vorschriftsmäßige Beitragsentrichtung; ebenso besteht seine Verpflichtung zur Einsendung der Anzeige mittels Übersicht oder Postkartenvordrucks fort. Wenn befürchtet wird, daß bei mehreren Arbeitgebern jeder von ihnen die von den übrigen gezahlten Honorare erfahren kann, so steht nichts entgegen, daß die Versicherten sich mehrere Versicherungskarten ausstellen lassen und gleichzeitig benutzen. Für diesen Fall empfiehlt es sich, der Reichsversicherungsanstalt die Zahl der ausgestellten Versicherungskarten mitzuteilen.

Anlage A.

Der Ausgabestelle der Angestelltenversicherung ausgefüllt einzureichen.

R. f. A. II Nr. 1

Aufnahmekarte zur Angestelltenversicherung für die Ausstellung der Versicherungskarte Nr. .... *)

de .... geboren am .... 18......
(Vor- und Zuname, bei Frauen auch Geburtsname; Zuname zu unterstreichen)

zu .... Kreis / Amt .... Staat ....

Zur Zeit der Ausstellung dieser Karte:
Wohnort: ...., ... Straße Nr. .... Postanstalt ....
Berufsstellung und Beruf ....

Zur Zeit, am .... 191...., in Stellung bei dem Arbeitgeber

Name und Betriebsart	Sitz des Betriebes	
	Ort	.... (Postanstalt)
	.... Straße Nr.	
	.... (Kreis, Amt) .... (Staat)	.... (Oberpostdirektion)

Jahresarbeitsverdienst (§§ 2, 16, 17 des Gesetzes) .... M
(Siehe Rückseite)

Familienangehörige, bei Kindern Rufname	Geschlecht**)	Geburts- Tag	Monat	Jahr
Ehegatte***)				
Kinder unter 18 Jahren				
1.				
2				
3.				
4.				
5				
6.				
7.				
8.				
9.				
0.				

Zur Nachprüfung des Kontos des Angestellten.

Es sind bisher Beiträge nachgewiesen

zu je M	Pf.	in den früheren Karten Zahl	M	Pf.	in der letzten Karte Zahl	M	Pf.	Zusammen Zahl	M	Pf.

*) In der ersten Aufnahmekarte ist die Nr. 1, in den folgenden sind die Nrn. 2, 3, 4 usw. anzugeben.
**) m = männlich, w = weiblich.
***) Bei verheirateten weiblichen Angestellten sind folgende Fragen mit ja oder nein zu beantworten (§§ 30, 31 des Gesetzes):
1. Ist der Ehemann erwerbsunfähig? ....
2. Wird die Familie ganz oder überwiegend von der Ehefrau aus ihrem Arbeitsverdienst unterhalten? ....
3. Hält der Ehemann sich ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft fern und entzieht er sich seiner väterlichen Unterhaltungspflicht? ....

Siehe Rückseite.

Vorschriften des Versicherungsgesetzes für Angestellte.

§ 2. Zum Entgelt im Sinne dieses Gesetzes gehören neben Gehalt oder Lohn auch Gewinnanteile, Sach- und andere Bezüge, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Gehalts oder Lohnes oder neben ihm von dem Arbeitgeber oder einem Dritten erhält.

Der Wert der Sachbezüge wird nach Ortspreisen berechnet, welche die untere Verwaltungsbehörde festsetzt.

§ 17. Soweit das Gehalt in bar, aber nicht jährlich gezahlt wird, gilt als Jahresarbeitsverdienst für die Zugehörigkeit zu den Gehaltsklassen bei wöchentlicher Zahlung das 52fache, bei monatlicher Zahlung das 12fache, bei vierteljährlicher Zahlung das 4fache des gezahlten Betrags. Bei Berechnung von Gewinnanteilen und ähnlichen Bezügen, die ihrem Betrage nach nicht feststehen, wird der Betrag des letzten Jahres zu Grunde gelegt, für das dem Versicherten die Bezüge zugeflossen sind. Sind ihm bei Fälligkeit des Monatsbeitrags aus der gegenwärtigen versicherungspflichtigen Beschäftigung Bezüge dieser Art noch nicht gezahlt, so gilt für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes das in bar gewährte Gehalt. Für Sachbezüge wird der nach § 2 Abs. 2 berechnete Wert zu Grunde gelegt

§§ 16, 172.

Jahresarbeitsverdienst		Beitrag in *M* für	
Gehaltsklasse	*M*	1 Monat	12 Monate
A	bis zu 550........	1,60	19,20
B	von mehr als 550 » » 850........	3,20	38,40
C	» » » 850 » » 1 150........	4,80	57,60
D	» » » 1 150 » » 1 500........	6,80	81,60
E	» » » 1 500 » » 2 000........	9,60	115,20
F	» » » 2 000 » » 2 500........	13,20	158,40
G	» » » 2 500 » » 3 000........	16,60	199,20
H	» » » 3 000 » » 4 000........	20,00	240,00
J	» » » 4 000 » » 5 000........	26,60	319,20

Gesetzlicher Jahresbeitrag des Angestellten = $^1/_2$ × letzte Spalte........... *M*

§ 177. Beschäftigen mehrere Arbeitgeber den Versicherten während des Monats oder findet die Beschäftigung nicht den Beitragsmonat hindurch statt, so hat jeder Arbeitgeber acht Hundertstel des für die Beschäftigung gezahlten Entgelts als Beitrag zu zahlen. Der hiernach für den Monat sich ergebende Beitrag ist auf zehn Pfennig aufzurunden. (Beispiel Entgelt = 15,60 *M*; Beitrag: 0,08 · 15,60 = 1,248 *M*, aufgerundet = 1,30 *M*.)

Bezeichnung der Lebensversicherungsunternehmungen, mit denen Lebensversicherungsverträge vor dem 5. Dezember 1911 geschlossen sind, die nach § 390 des Gesetzes den Angestellten von der Beitragsleistung befreien sollen*)	Versicherungsschein (Police, Aufnahmescheine usw.) Nr.	Datum a) des Abschlusses b) der Wirksamkeit des Vertrags	Tag	Monat	Jahr	Jahresbetrag der Beiträge**) *M*	Pf
1.		a					
		b					
2.		a					
		b					
3.		a					
		b					
					Summe		

*) Hier sind auch die Verträge nach § 390 Abs. 2 unter entsprechender Änderung des nachstehenden Antrags anzuführen.
**) Beiträge des Angestellten ohne Dividendenabzüge usw.

Antrag nach § 390. Unter Vorlegung der aufgeführten Versicherungsscheine und der Prämienquittungen aus dem Jahre 1911 wird nach § 390 des Gesetzes Befreiung von der eigenen Beitragsleistung beantragt. Die vorstehenden und umseitigen Angaben sind wahrheitsgemäß gemacht worden.

..................................., den .... 191...... ....
(Unterschrift des Angestellten)

Dem Angestellten ist heute Versicherungskarte Nr. .... ausgestellt; er ist auf Grund der vorstehenden Angabe von der eigenen Beitragsleistung befreit, nicht befreit.
(Das Nichtzutreffende ist von der Ausgabestelle zu durchstreichen)

..................................., den .... 191......

(L. S.) ....
(Unterschrift der Ausgabestelle der Angestelltenversicherung)

Anlage B.

[Seite 1.]

R. f. A. II Nr. 2.

Versicherungskarte Nr. ...... für

....

(Vor- und Zuname, bei Frauen auch Geburtsname, Zuname unterstreichen)

geboren am .... im Jahre 18..

zu ...., ...
(Geburtsort) (Kreis, Amt)

Zur Zeit der Ausstellung dieser Karte
....
(Wohnort, Wohnung)
....
(Berufsstellung und Beruf)

Ist der Versicherte von der eigenen Beitragsleistung nach § 390 des Gesetzes befreit? ......
(Ja, nein)

Diese Karte ist ausgestellt

am .... 191........

von der Ausgabestelle

(Stempel der Ausgabestelle)

Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911.

§ 195. Die Karte soll binnen fünf Jahren nach dem Tage der Ausstellung durch eine neue ersetzt werden. Ist dies versäumt, so kann die Ortspolizeibehörde den Versicherten dazu durch Geldstrafen bis zu zehn Mark anhalten.

In den Fällen der §§ 177, 187 ist der Versicherte verpflichtet, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Kalenderjahrs die Versicherungskarte der Reichsversicherungsanstalt einzusenden*). Er kann hierzu die Vermittelung der von der Reichsversicherungsanstalt errichteten Beitrags- und Markenverkaufsstellen beanspruchen, die auf Verlangen die Karten gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung entgegennehmen und an die Reichsversicherungsanstalt einsenden.

Wer die Versicherungskarte nicht rechtzeitig einsendet, kann von der Reichsversicherungsanstalt mit Geldstrafe bis zu zwanzig Mark bestraft werden.

Auf Beschwerde entscheidet der Reichskanzler endgültig.

Die Strafen werden wie Gemeindeabgaben beigetrieben

*) Die Reichsversicherungsanstalt verzichtet auf die Einsendung.

(Fortsetzung Rückseite)

[Seiten 2

Im Jahre 191...... sind Beiträge gezahlt:**)

für Monat	Betrag in ℳ		Namensbeischrift des Arbeitgebers durch Stempel oder handschriftlich.

**) Im Falle der Verwendung von Marken sind in die Felder Marken einzukleben

bis 5.]

Im Jahre 191.... sind Beiträge gezahlt:)**

für Monat	Betrag in ℳ		Namensbeischrift des Arbeitgebers durch Stempel oder handschriftlich.

sie sind zu entwerten.

[Seite 6.]

§ 198. Die Karte darf nur die gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthalten und keine besonderen Merkmale tragen; vor allem darf aus ihr nichts über Führung oder Leistungen des Inhabers zu entnehmen sein.

§ 199. Niemand darf eine Versicherungskarte wider den Willen des Inhabers zurückbehalten. Dies gilt nicht für die zuständigen Stellen, wenn sie die Karten zur Neuausstellung, Berichtigung oder Beitragsüberwachung zurückbehalten.

Wer Karten dieser Vorschrift zuwider zurückbehält, ist dem Berechtigten für Nachteile hieraus verantwortlich. Die Ortspolizeibehörde nimmt die Karte ab und händigt sie dem Berechtigten aus.

§ 347. Wer Versicherungskarten mit unzulässigen Eintragungen oder mit besonderen Merkmalen versieht, kann vom Rentenausschusse mit Geldstrafe bis zu zwanzig Mark bestraft werden.

Mit der gleichen Strafe kann bestraft werden, wer in Versicherungskarten den Vordruck fälschlich ausfüllt oder die zur Ausfüllung des Vordrucks eingetragenen Worte oder Zahlen verfälscht oder wissentlich eine solche Karte gebraucht.

Gegen die Entscheidung des Rentenausschusses findet Beschwerde an die Reichsversicherungsanstalt statt. Diese entscheidet endgültig.

§§ 16, 172 (Gehaltsklassen und Beiträge).

Jahresarbeitsverdienst		Beitrag in ℳ für	
Gehaltsklasse	ℳ	1 Monat	12 Monate
A	bis zu 550	1,60	19,20
B	von mehr als 550 bis zu 850	3,20	38,40
C	» » » 850 » » 1 150	4,80	57,60
D	» » » 1 150 » » 1 500	6,80	81,60
E	» » » 1 500 » » 2 000	9,60	115,20
F	» » » 2 000 » » 2 500	13,20	158,40
G	» » » 2 500 » » 3 000	16,60	199,20
H	» » » 3 000 » » 4 000	20,00	240,00
J	» » » 4 000 » » 5 000	26,60	319,20

§ 177. Beschäftigen mehrere Arbeitgeber den Versicherten während des Monats oder findet die Beschäftigung nicht den Beitragsmonat hindurch statt, so hat jeder Arbeitgeber acht Hundertstel des für die Beschäftigung gezahlten Entgelts als Beitrag zu zahlen. Der hiernach für den Monat sich ergebende Beitrag ist auf zehn Pfennig aufzurunden. (Z. B. Entgelt = 15,30 ℳ; Beitrag = 0,08 · 15,30 = 1,224 ℳ oder aufgerundet = 1,30 ℳ.)

§ 392 Abs. 1. In den Fällen des § 390 ist der Arbeitgeber verpflichtet, den nach diesem Gesetze auf ihn entfallenden Beitragsanteil an die Reichsversicherungsanstalt abzuführen; dem Versicherten werden dafür die halben Leistungen des Gesetzes gewährt.

Anlage C.

Zum Schließen der Übersicht.

R. f. A. II Nr. 3.

Übersicht nach § 181 des Versicherungsgesetzes für Angestellte vom 20. Dezember 1911.

— Vom Absender zu frankieren. —

An

das Direktorium der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte

Berlin-Wilmersdorf

Hohenzollerndamm.

Zur Beachtung bei Ausfüllung der Rückseite.

1. Vorschriften über die Aufstellung und Einsendung der Übersichten.

Die nach § 181 des Gesetzes bei der ersten Beitragsleistung von den Arbeitgebern einzusendenden Übersichten sind unter Benutzung des umseitigen Formulars (R. f. A. II Nr. 3) aufzustellen, in dem alle versicherungspflichtigen Angestellten in der Reihenfolge ihrer Gehaltsklassen A, B, C usw. aufzuführen sind. Bei den folgenden Beitragsleistungen sind die Veränderungen, welche die Abweichung gegen die vorherige Beitragssumme klarstellen, anzugeben. Wenn nicht volle monatliche Beiträge fällig und überwiesen sind (§ 177 des Gesetzes), so ist in Spalte 8 statt der Gehaltsklasse der gezahlte Entgelt einzustellen. Der Grund hierfür ist kurz in Spalte 10 anzugeben. Z. B. Zugang am .../...; Abgang am .../...; Gehaltsänderung am .../... usw.

Bei Veränderungsanzeigen sind zuerst Abgänge, dann Zugänge und endlich Gehalts- und sonstige Änderungen aufzuführen; die neue Beitragssumme ist zu erläutern.

Die Übersicht muß an die Anstalt gleichzeitig mit der Einzahlung der Beitragssumme auf das Postscheckkonto abgesandt werden.

§ 339 des Gesetzes. Nehmen Arbeitgeber in die Nachweise oder Anzeigen, die sie nach den Vorschriften des Gesetzes oder den Bestimmungen der Reichsversicherungsanstalt aufzustellen haben, Eintragungen auf, deren Unrichtigkeiten sie kannten oder den Umständen nach kennen mußten, oder unterlassen sie die vorgeschriebenen Eintragungen ganz oder teilweise, so kann die Reichsversicherungsanstalt Geldstrafe bis zu fünfhundert Mark gegen sie verhängen.

2. Vorschriften über Jahresarbeitsverdienst, Gehaltsklassen und Beiträge.

§ 2. Zum Entgelt im Sinne dieses Gesetzes gehören neben Gehalt oder Lohn auch Gewinnanteile, Sach- und andere Bezüge, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Gehalts oder Lohnes oder neben ihm von dem Arbeitgeber oder einem Dritten erhält.

Der Wert der Sachbezüge wird nach Ortspreisen berechnet, welche die untere Verwaltungsbehörde festsetzt.

§ 17. Soweit das Gehalt in bar, aber nicht jährlich gezahlt wird, gilt als Jahresarbeitsverdienst für die Zugehörigkeit zu den Gehaltsklassen bei wöchentlicher Zahlung das 52fache, bei monatlicher Zahlung das 12fache, bei vierteljährlicher Zahlung das 4fache des gezahlten Betrags. Bei Berechnung von Gewinnanteilen und ähnlichen Bezügen, die ihrem Betrage nach nicht feststehen, wird der Betrag des letzten Jahres zu Grunde gelegt, für das dem Versicherten die Bezüge zugeflossen sind. Sind ihm bei Fälligkeit des Monatsbeitrags aus der gegenwärtigen versicherungspflichtigen Beschäftigung Bezüge dieser Art noch nicht gezahlt, so gilt für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes das in bar gewährte Gehalt. Für Sachbezüge wird der nach § 2 Abs. 2 berechnete Wert zu Grunde gelegt.

§§ 16, 172.

Jahresarbeitsverdienst		Beitrag in ℳ für	
Gehaltsklasse	ℳ	1 Monat	12 Monate
1	2	3	4
A	bis zu 550	1,60	19,20
B	von mehr als 550 bis zu 850	3,20	38,40
C	» » » 850 » » 1 150	4,80	57,60
D	» » » 1 150 » » 1 500	6,80	81,60
E	» » » 1 500 » » 2 000	9,60	115,20
F	» » » 2 000 » » 2 500	13,20	158,40
G	» » » 2 500 » » 3 000	16,60	199,20
H	» » » 3 000 » » 4 000	20,00	240,00
J	» » » 4 000 » » 5 000	26,60	319,20

§ 177. Beschäftigen mehrere Arbeitgeber den Versicherten während des Monats oder findet die Beschäftigung nicht den Beitragsmonat hindurch statt, so hat jeder Arbeitgeber acht Hundertstel des für die Beschäftigung gezahlten Entgelts als Beitrag zu zahlen. Der hiernach für den Monat sich ergebende Beitrag ist auf zehn Pfennig aufzurunden. (Beispiel: Entgelt = 15,60 ℳ; Beitrag: 0,08 · 15,60 = 1,248 ℳ, aufgerundet = 1,30 ℳ.)

§ 392 Abs. 1. In den Fällen des § 390 ist der Arbeitgeber verpflichtet, den nach diesem Gesetz auf ihn entfallenden Beitragsanteil an die Reichsversicherungsanstalt abzuführen; dem Versicherten werden dafür die halben Leistungen dieses Gesetzes gewährt.

Blatt Nr. ......

Des Arbeitgebers Name und Betriebsart	Sitz des Betriebs		
	(Ort)	Straße Nr.	(Postanstalt)
	(Kreis, Amt)	(Staat)	(Oberpostdirektion)

Die dem Postscheckkonto der Reichsversicherungsanstalt bei dem Postscheckamt in Berlin für den Monat __________ 191...... am ......ten ...... überwiesene Beitragssumme setzt sich wie folgt zusammen*):

Laufende Nr.	Des Angestellten*) Name	Des Angestellten*) Vor- (Ruf-) Name	Geburts- Tag	Geburts- Monat	Geburts- Jahr	Geburtsort	Überwiesener Betrag: Gehaltsklasse	Überwiesener Betrag: ℳ	Überwiesener Betrag: Gründe für nicht volle Monatsbeiträge
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

*) Siehe vor der Ausfüllung des Formulars die Vorderseite.

Anlage D.

Vorderseite.

Ober-Postdirektionsbezirk
Düsseldorf

Aufgabestempel

eingezahlt am .... auf

Konto Nr. 30015

Postscheckamt Berlin NW7

.... Mark .... Pf.

Absender
Name: ....
Wohnort: ....
Postanstalt: ....

Dieser Abschnitt wird vom Postscheckamte der Reichsversicherungsanstalt übersandt

Zahlkarte

Aufgabestempel

auf .... Mark .... Pf.

Zu wiederholen (die Mark in Buchstaben):

Mark Pf.

zur Gutschrift auf das Konto Nr. 30015
des Direktoriums der Reichsversicherungsanstalt für
Angestellte *(Bezirk Düsseldorf)* in Berlin-Wilmersdorf
bei dem Postscheckamt in Berlin NW7.

Postvermerk
Nr.
eingetragen durch:
am ....
Ankunfts-Nr.
S 1 h (12. 12)

Posteinlieferungschein

(Der Vordruck oberhalb des Raumes für den Postvermerk ist vom Einzahler auszufüllen.)

(die Mark in Buchstaben)

Mark Pf.

zur Gutschrift auf das Konto Nr. 30015
des Direktoriums der Reichsversicherungs-
anstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf
bei dem Postscheckamt in Berlin NW7.

Postvermerk
Aufgabestempel
Aufgabe-nummer ....
Postannahme ....

Rückseite.

Fällige Beiträge. I. Nach § 176 des Gesetzes

In Gehaltsklasse		von	Anzahl		im Gesamtbetrage von	
von über .... ℳ bis zu .. ℳ	Buchstabe	je ℳ	ganze	halbe	ℳ	Pf.
-550	A	1.6				
550-850	B	3.2				
850-1150	C	4.8				
1150-1500	D	6.8				
1500-2000	E	9.6				
2000-2500	F	13.2				
2500-3000	G	16.6				
3000-4000	H	20.0				
4000-5000	J	26.6				
II. Nach § 177: a) 8% des Entgelts von .... ℳ =						
b) 4% (§ 390) des Entgelts von .... ℳ =						
Summe						
Dazu Postgebühr (bis auf weiteres 12 Pf.) .... =						
Gesamtbetrag ...						

Die Nachweisung (Postkarte) *) über die fälligen Beiträge
ist abgesandt am ....
ist nicht erforderlich, weil Veränderungen nicht eingetreten sind.
} Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

*) s. Vermerk auf dem Posteinlieferungschein.

(Durchschlitzt.)

a) *Zur Beitragsentrichtung für die Angestelltenversicherung dürfen nur solche Zahlkarten verwandt werden, die von der Postanstalt am Wohnorte des Arbeitgebers — in Orten ohne Postanstalt von der Bestellpostanstalt — bezogen worden sind.*

b) *Die Zahlkarte ist in allen drei Teilen auszufüllen und mit dem Betrage einer Postanstalt — möglichst der vorstehend unter a) bezeichneten — zu übergeben.*

c) *Der Posteinlieferungschein wird vom Postbeamten vollzogen und dem Überbringer als Bestätigung über die Einzahlung zurückgegeben.*

Gedruckt in der Reichsdruckerei.

(Durchschlitzt.)

Zur Beachtung bei Einsendung der Beiträge.

1. Bei der erstmaligen Beitragsentrichtung ist die Nachweisung (§ 181 des Gesetzes) gleichzeitig oder vorher an die Reichsversicherungsanstalt abzusenden.
2. Bei den folgenden Beitragsleistungen sind Veränderungsanzeigen einzusenden, wenn es sich handelt:
   a) um Veränderungen in dem Bestande der versicherten Angestellten (Abgänge, Zugänge),
   b) um Gehaltsveränderungen.
3. Bei Versicherten, die von mehreren Arbeitgebern während des Monats beschäftigt werden (§ 177 a. a. O.), können statt der Nachweise (Nr. 1) Postkartenvordrucke benutzt werden. Veränderungsanzeigen sind einzusenden:
   a) bei monatlicher Beitragzahlung, wenn es sich um einen Wechsel in der Person des Angestellten,
   b) bei 1/4 jährlicher Beitragzahlung (für Lehrer oder Erzieher), wenn es sich um einen Wechsel in der Person des Angestellten oder um Änderungen in dem monatlich gezahlten Entgelt handelt.
4. Die Vordrucke zu 1 bis 3 sind bei den Ausgabestellen der Angestelltenversicherung frei erhältlich, können aber auch von den zum Vertriebe bereiten Geschäften bezogen werden.

Anlage E.

Vorderseite.

Ober-Postdirektionsbezirk
Liegnitz

.... ℳ .... Pf.

zur Gutschrift auf Konto

Nr. 30 029

beim Postscheckamt
in Berlin NW 7

Stempel des P. Sch. A.

überwiesen von

Absender

Name: ....

Wohnort: ....

Postanstalt: ....

Konto Nr.: ....

S 30 b (12 12)

Rückseite.

Fällige Beiträge. I. Nach § 176 des Gesetzes

in Gehaltsklasse von über.....ℳ bis zu...ℳ	Buchstabe	von je ℳ	Anzahl ganze	Anzahl halbe	im Gesamtbetrage von ℳ	Pf.
-550	A	1.6				
550-850	B	3.2				
850-1150	C	4.8				
1150-1500	D	6.8				
1500-2000	E	9.6				
2000-2500	F	13.2				
2500-3000	G	16.6				
3000-4000	H	20.0				
4000-5000	J	26.6				
II. Nach § 177: a) 8% des Entgelts von .... ℳ =						
b) 4% (§ 390) des Entgelts von.. .... ℳ =						
Summe...						
Dazu Postgebühr (bis auf weiteres 7 Pf.) .... =						
Gesamtbetrag...						

Die Nachweisung (Postkarte) über die fälligen Beiträge
ist abgesandt am ....
ist nicht erforderlich, weil Veränderungen nicht eingetreten sind.

Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Anlage F.

Vorderseite.

Dem Postscheckkonto der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte bei dem Postscheckamt in Berlin sind die umseitigen Beiträge

am .... 191...

überwiesen.

Vom Arbeitgeber deutlich auszufüllen.

....

(Vor- und Zuname des Arbeitgebers)

....

(Wohnort und Straße)

....

(Postamt)

....

(Ober-Postdirektion)

Postkarte

An

die Reichsversicherungsanstalt
für Angestellte, Abteilung II

in

Berlin-Wilmersdorf
Hohenzollerndamm

Rückseite.

Des Angestellten

.... am ....ten.................... 18 ......

Vor- u. Zuname, bei Frauen auch Geburtsname (Zuname unterstreichen) Geburtstag

....

Geburtsort (Kreis, Amt)

Kalendermonate, für die Beiträge fällig sind	Gezahltes Entgelt in M	Fällige Beiträge 8 % des Entgelts (Sp. 2) in M	Fällige Beiträge Sp. 3 aufgerundet auf 10 Pf. in M
1	2	3	4
Summe			
Postscheckamtsgebühr			
Gesamteinzahlung			

Zur Beachtung.

1. Zu Spalte 3, 4 Beispiel: Entgelt 15,60 M, Beitrag = 0,08 · 15,60 = 1,248 M, aufgerundet (Spalte 4) nach § 177 des Gesetzes = 1,30 M.

2. Bei Befreiung des Angestellten von der eigenen Beitragsleistung nach § 390 a. a. O. sind in Spalte 3 nur 4 % des Entgelts einzustellen. Für das vorstehende Beispiel würden zu zahlen sein: 0,04 · 15,60 = 0,624 M, aufgerundet 0,70 M.

3. Vierteljährliche Beitragszahlungen sind nach vorheriger Anzeige an die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte bei der Beschäftigung von Lehrern oder Erziehern zulässig.

4. Die Postscheckamtsgebühr beträgt bei Einsendung durch Zahlkarten bis auf weiteres 12 Pf., bei Überweisung 7 Pf.

Baupolizeigebühren bei Bauten des Deutschen Reichs oder des preußischen Staates in Preußen.[1])

Das Königlich Preußische Oberverwaltungsgericht hat den Grundsatz, daß in Preußen die Gemeinden Baupolizeigebühren für die von Reichs- oder Staatsbehörden ausgeführten Bauten nicht erheben dürfen, soweit die Bauten nach den örtlichen Polizeiverordnungen keiner förmlichen polizeilichen Bauerlaubnis unterliegen, durch weitere Erkenntnisse bestätigt und darin namentlich den Begriff der baupolizeilichen »Genehmigung« näher erörtert. Es handelt sich um folgende Entscheidungen.

Der Magistrat der Stadt P. forderte beim Bau eines Postunterbeamtenwohnhauses eine Baupolizeigebühr von 130 ℳ. Hiergegen wurde Einspruch erhoben, weil nach der in Betracht kommenden Baupolizeiverordnung eine förmliche Bauerlaubnis nicht erforderlich war. Der Magistrat wies den Einspruch zurück. Auf die Klage im Verwaltungstreitverfahren erkannte der Bezirksausschuß auf Freistellung. Die vom Magistrat angemeldete Revision wurde vom Oberverwaltungsgericht verworfen. In der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1909 II. C. 41. 09 ist folgendes ausgeführt:

> »Die Baupolizeiverordnung für die Städte und einige Landgemeinden des Regierungsbezirks B. vom 12. Dezember 1905 bestimmt in § 3, daß Bauten, die für Rechnung des Reichs oder des Staates oder mit Beihilfe des Reichs oder des Staates unter Leitung von Reichs- oder Staatsbaubeamten ausgeführt werden, keiner förmlichen Genehmigung bedürfen. Das Bauvorhaben ist vielmehr, falls es sich nicht bloß um Änderungen im Inneren eines Gebäudes handelt, vor der Inangriffnahme unter Beifügung der im § 5 vorgesehenen Bauvorlagen, jedoch ohne Festigkeitsberechnungen der Polizeiverwaltung mit der Anfrage anzuzeigen, ob und was etwa in baupolizeilicher Hinsicht zu erinnern ist, damit der Entwurf entsprechend abgeändert werde. Ebenso wird bei solchen Bauten von einer Überwachung der Bauausführung durch die Polizeibehörde (§ 8) abgesehen, auch findet bei ihnen eine Rohbau- und Gebrauchsabnahme (§§ 10 bis 12) nicht statt. Für Privatbauten dagegen ist eine förmliche Genehmigung und unter bestimmten Voraussetzungen die Einreichung auch statischer Berechnungen vorgeschrieben, an die gerade diejenige baupolizeiliche Prüfung anknüpft, welche auch im Interesse des Bauunternehmers erfolgt, da sie ihn vor Fehlern hinsichtlich der Wahl des Materials und hinsichtlich der Standfestigkeit des Gebäudes bewahren soll. Die von den fiskalischen Behörden einzureichenden Unterlagen dagegen geben nur die Grundlage für eine Prüfung, bei der ausschließlich polizeiliche Interessen verfolgt werden, die mit dem Schutze des Bauenden nichts zu tun haben, und deshalb fehlt es hier an der ersten Voraussetzung der Gebührenpflicht, selbst wenn man annehmen könnte, daß die im § 3 a. a. O. angeordnete Tätigkeit der Baupolizeibehörde als »Genehmigung« oder »Beaufsichtigung« sich bezeichnen ließe. Die Gebührenordnung der Stadt P. ist also, insoweit sie für alle Bauten ohne Ausnahme die Gebühr vorschreibt, zwar nicht ungültig, jedoch kann der Kläger auf Grund ihrer Bestimmungen nicht herangezogen werden, weil die Baupolizeiverordnung vom 12. Dezember 1905 für die fiskalischen Bauten eine die Gebührenpflicht begründende Genehmigung und Beaufsichtigung nicht vorschreibt. Das hat auch der Vorderrichter ohne Rechtsirrtum und Verfahrensmangel erkannt. Seine Entscheidung war deshalb zu bestätigen.«

[1]) Archiv 1909, S. 676, und 1911, S. 554.

Die Baupolizeigebührenordnung der Stadt C. vom 10. Februar/30. März 1905 bestimmt in § 2:

»Soweit es bei Bauten für Rechnung des Reichs oder des Staates keiner förmlichen Bauerlaubnis, sondern nur der Erklärung der Ortspolizeibehörde über etwaige Erinnerungen gegen den geplanten Bau bedarf, werden die Gebühren für die Prüfung zur Abgabe dieser Erklärung nach den Sätzen des § 1 (nämlich den Gebührensätzen für die Genehmigung, Besichtigungen und Abnehmen baulicher Herstellungen), jedoch nur zur Hälfte, erhoben.«

Auf Grund dieser Bestimmung wurde der preußische Eisenbahnfiskus von dem Oberbürgermeister zu C. für die Abgabe der Erklärung, daß in baupolizeilicher Hinsicht gegen die Ausführung verschiedener Neu- und Instandsetzungsbauten nichts zu erinnern sei, zu Baupolizeigebühren herangezogen. Er erhob Einspruch dagegen und nach der Zurückweisung des Einspruchs Klage auf Freistellung mit der Begründung, daß der § 2 der Gebührenordnung ungültig sei, weil nach § 6 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 nicht für die Prüfung von Bauvorhaben und die Abgabe der Erklärung, daß gegen die Ausführung nichts zu erinnern sei, sondern nur für die Genehmigung und Beaufsichtigung von baulichen Anlagen Gebühren erhoben werden dürften. Der Bezirksausschuß gab der Klage statt, und auf die Revision des Beklagten bestätigte das Oberverwaltungsgericht die Vorentscheidung. Das Urteil vom 7. März 1911 II. C. 150/10 (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Bd. 58, S. 149) lautet folgendermaßen:

»Mit Recht geht der Vorderrichter von der Vorschrift des § 6 des Kommunalabgabengesetzes aus, der die Gemeinden ermächtigt, für die »Genehmigung und Beaufsichtigung« von baulichen Herstellungen Gebühren zu erheben. Eine »Beaufsichtigung« durch die Baupolizei findet fiskalischen Bauten gegenüber im Stadtbezirke C. nicht statt. Es bleibt deshalb lediglich zu prüfen, ob diese Art von Bauten dort einer »Genehmigung« unterliegt. Diese Frage kann nur auf Grund des in C. geltenden örtlichen Baurechts beurteilt und muß verneint werden. Nach § 39 Ziffer 5 der Baupolizeiverordnung für den Stadtkreis C. vom 1. Juni 1901 bedarf es für Bauten, die für Rechnung des Reichs oder des Staates und unter Leitung von Reichs- oder Staatsbaubeamten ausgeführt werden, keiner förmlichen Bauerlaubnis, vielmehr ist das Bauvorhaben, falls es sich nicht bloß um Änderungen im Inneren eines Gebäudes handelt, vor der Ausführung unter Beifügung gewisser Bauvorlagen der Baupolizeibehörde zur Erklärung vorzulegen, ob und was etwa in baupolizeilicher Hinsicht dagegen zu erinnern sei. Die hier geforderte Erklärung der Baupolizeibehörde deckt sich nicht mit der baupolizeilichen Genehmigung. Der Beklagte ist der Ansicht, daß diese »Erklärung« sich nur als eine Unterart der allgemein, also auch für fiskalische Bauten, in § 39 Nr. 1 verlangten vorgängigen baupolizeilichen Genehmigung darstelle, bei der es nur nicht der regelmäßig nötigen Form des Baubescheids bedürfe. Die Ausfertigung der Genehmigung werde bei fiskalischen Bauten nur nicht in die Form eines schematischen Bauscheins gezwängt, sondern in verbindlicher Form als »Erklärung« abgegeben. Der Ausdruck »förmliche Bauerlaubnis« in § 39 Nr. 5 sei gleichwertig mit »schematischer Bauschein«; der Schwerpunkt liege also auf dem Worte »förmlich«. Diese Auslegung wird aber dem wesentlichen begrifflichen Unterschiede zwischen der bloßen »Erklärung«, die dem Fiskus gegenüber abgegeben wird, und der eigentlichen, von anderen Baulustigen nachzusuchenden baupolizeilichen

Genehmigung nicht gerecht. Dieser Unterschied beschränkt sich nicht auf die an die Form der beiden polizeilichen Akte zu stellenden Anforderungen, sondern ist in deren rechtlicher Wirkung begründet. Nach § 42 der Bauordnung nämlich erfolgt »die Entscheidung über den Antrag auf baupolizeiliche Genehmigung« in Gestalt der Erteilung eines »Bauscheins«. Ein solcher wird, wie der Beklagte selbst erklärt, gemäß § 39 Nr. 5 bei fiskalischen Bauten nicht ausgefertigt. Wenn deshalb in § 42 Nr. 4 verordnet wird, daß vor Erteilung des Bauscheins der Bau nicht in Angriff genommen werden darf, so folgt aus dem Fehlen einer entsprechenden Bestimmung für den Fall des § 39 Nr. 5, daß fiskalische Bauten, wenn auch vor ihrer Ausführung die Projektstücke zur Prüfung vorgelegt werden sollen, sobald diesem Erfordernisse genügt ist, begonnen werden können; die Erklärung der Baupolizeibehörde, ob und was gegen das Bauvorhaben zu erinnern ist, braucht vorher nicht abgewartet zu werden. Zu unrecht glaubt der Beklagte, daß eine solche Auffassung mit der in gleichmäßiger Rechtsprechung festgehaltenen Begriffsbestimmung der baupolizeilichen Genehmigung unvereinbar sei. Danach ist die Erteilung der Bauerlaubnis die Erklärung der zuständigen Behörde, daß dem beabsichtigten Bau Hindernisse in dem zur Zeit der Entscheidung geltenden örtlichen Rechte nicht entgegenstehen (vgl. Baltz, Baupolizeirecht, 4. Aufl., S. 111). Diese allgemeine Begriffsbestimmung hebt die negative Seite der Baugenehmigung hervor. Positiv liegt in der Bauerlaubnis sowohl im allgemeinen wie auch insbesondere nach dem Baurechte der Stadt C. ein mehreres, nämlich die Erklärung der Baupolizeibehörde, daß sie der Ausführung des Baues zur Zeit nicht entgegentreten wolle, mit ihm also begonnen werden könne, ohne daß die Polizei dies hindern werde. Der hier vertretenen Auffassung steht auch nicht § 42 Nr. 2 der Bauordnung entgegen, worauf sich der Beklagte beruft. Diese Bestimmung will nicht die rechtliche Bedeutung der Bauerlaubnis erschöpfend kennzeichnen, sondern unter Wiederholung der oben wiedergegebenen Begriffsbestimmung der Ansicht entgegentreten, als würden durch die Erteilung der Baugenehmigung etwaige Verstöße gegen das materielle Baurecht gutgeheißen, und es könnte deshalb mit Rücksicht auf die erteilte Genehmigung später gegen solche Rechtsverletzungen nicht eingeschritten oder ein Eingriff in die Rechte Dritter durch die Baugenehmigung bewirkt werden. Hiernach ist das unterscheidende Merkmal zwischen der eigentlichen Baugenehmigung und der dem Fiskus gegenüber abzugebenden Erklärung über etwaige Anstände in den abweichenden rechtlichen Wirkungen unter Zugrundelegung des örtlichen Baurechts zu suchen und das Recht auf die Gebühr ersteht nur durch die eigentliche Genehmigung. Diese Auffassung entspricht der bisherigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, nach der es unzulässig ist, die den Gemeinden gewährte Befugnis zur Gebührenerhebung auf solche Fälle einer baupolizeilichen Tätigkeit zu übertragen, in denen der Genehmigung nicht eine Prüfung vorausgeht, die zugleich dem Bauenden einen Schutz gegen technische Fehler des Projekts bietet und deshalb wesentlich auch im Interesse des Bauenden liegt (vgl. Urteil vom 4. Dezember 1906. Entsch. des OVG., Bd. 50, S. 51). Durch das hier aufgestellte Erfordernis der voraufgegangenen Prüfung hat die vom Gesetze verlangte Genehmigung im allgemeinen — ähnlich wie es oben unter Zugrundelegung des Baurechts der Stadt C. für dessen Bereich ge-

schehen ist — gekennzeichnet werden sollen. Wo die sogenannte Genehmigung erfolgt ohne eine Prüfung, die zwar nicht den Zweck, wohl aber bei ihrer Art und ihrem Umfange die Folge einer Wahrnehmung der persönlichen Interessen des Bauenden hat, da fehlt es an derjenigen Genehmigung, die nach dem Gesetze (neben der Beaufsichtigung) die Voraussetzung der Gebührenerhebung bildet. Wenn etwa jene Aussprüche dahin verstanden sein sollten, daß die Prüfung allein schon die Befugnis zur Gebührenerhebung gäbe, so wäre das ein Irrtum. Von der Prüfung ist stets nur in Verbindung mit der an die Prüfung sich anschließenden Genehmigung als dem das Recht auf die Gebühr begründenden Verwaltungsakt die Rede, und unter Genehmigung hat der Gerichtshof stets nur einen solchen Akt verstanden, dem die hier näher gekennzeichnete rechtliche Bedeutung beiwohnt, daß nämlich sie die Bauerlaubnis gibt und ohne sie mit dem Baue nicht begonnen werden darf. Daß in den früheren Entscheidungen das erste Moment in den Vordergrund gestellt wurde, hat seinen Grund in der Lage des dabei zur Anwendung gebrachten Ortsrechts, daß dem Fiskus gegenüber nur die Einreichung von solchen baulichen Unterlagen verlangte, die eine eingehende Prüfung, wie sie bei privaten Bauten stattfinden muß, nicht ermöglichte. Im vorliegenden Falle besteht nach der Bauordnung der Stadt C. zwischen diesen und fiskalischen Bauten ein Unterschied insofern nicht, als bei beiden in gleicher Weise eine Prüfung des Bauvorhabens durch die Baupolizeibehörde nach baupolizeilichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der Unterlagen, insbesondere der Baubeschreibungen und Festigkeitsberechnungen, stattfindet (§ 41 Nr. 1, 2); es mag daher, soweit die Prüfung des Bauvorhabens in Betracht kommt, bei fiskalischen Bauten an der einen Voraussetzung für die Gebührenerhebung, der gleichzeitigen Wahrnehmung der Interessen des Bauenden, nicht fehlen. Aber der Charakter einer die Gebührenerhebung gestattenden Genehmigung muß der »Erklärung« im Sinne des § 39 Nr. 5 der Bauordnung und des § 2 der Gebührenordnung um deswillen abgesprochen werden, weil sie vom Gesichtspunkte der rechtlichen Wirkung aus sich nicht als Baugenehmigung darstellt. Übrigens scheint der örtliche Gesetzgeber dies auch empfunden zu haben und sich insbesondere dieses Unterschieds zwischen der eigentlichen Bauerlaubnis und der dem Fiskus abzugebenden bloßen »Erklärung« bewußt gewesen zu sein; denn während der Wortlaut des § 1 der Gebührenordnung sich streng an die Fassung des § 6 des Kommunalabgabengesetzes haltend, an die »Genehmigung« die Gebührenpflicht knüpft, wird in § 2 die Prüfung, nicht etwa die Abgabe der Erklärung, als der die Gebührenpflicht nach sich ziehende polizeiliche Akt bezeichnet.«

Einführung des Postscheckverkehrs in Belgien.

Von Ober-Postinspektor Lorek in Berlin.

Den Ländern, die den Post-Überweisungs- und Scheckverkehr eingeführt haben, hat sich neuerdings auch Belgien angeschlossen, wo der neue Dienstzweig am 16. April 1913 auf Grund des Gesetzes vom 28. Dezember 1912 und der Postscheckordnung vom 25. Februar 1913 eingerichtet worden ist.

Gleichzeitig mit der Einführung des Postscheckverkehrs hat die belgische Postverwaltung auch den internationalen Postgiroverkehr mit Deutschland, Österreich, Ungarn, Luxemburg und der Schweiz aufgenommen, den bis dahin die Belgische Nationalbank vermittelt hatte.

Hinsichtlich des Betriebs hat man sich für die Zentralisation entschieden; es ist nur ein Postscheckamt, in Brüssel, eingerichtet worden. Konten können eröffnet werden für Privatpersonen, öffentliche Behörden, Handelsfirmen, Handelsgesellschaften und andere Vereinigungen, Verwaltungen und Anstalten. Für eine Person kann sowohl ein persönliches als auch ein Geschäftskonto eröffnet werden, auch ist es zulässig, daß Geschäftsleute sich mehrere Konten für das Hauptgeschäft und die Zweiggeschäfte einrichten lassen. Die Anträge auf Einrichtung eines Kontos sind an das Postscheckamt in Brüssel oder an ein Postamt zu richten. Der Antragsteller muß den Antrag eigenhändig vollziehen und seine Person, sein Geschäft usw. so genau bezeichnen, daß jeder Zweifel ausgeschlossen ist. Ferner muß er seine Unterschrift und die Unterschriften der Personen, die über sein Guthaben verfügen sollen, in doppelter Ausfertigung hinterlegen. Von jeder Änderung in der Person seiner Beauftragten muß er dem Postscheckamt durch eingeschriebenen Brief Mitteilung machen. Unterläßt er dies, so trägt er jeden Schaden, der aus der Unterlassung etwa entsteht.

Stammeinlage. Auf jedes Konto ist eine Stammeinlage von 100 frcs binnen einem Monat, vom Tage der Genehmigung des Antrags an gerechnet, einzuzahlen. Die Stammeinlage wird mit 3 v. H. verzinst, während das die Stammeinlage übersteigende Guthaben unverzinslich ist.

Ein Verzeichnis der Kontoinhaber wird vom Postscheckamte von Zeit zu Zeit herausgegeben und auf Wunsch an jedermann gegen Bezahlung geliefert.

Formulare. Sowohl für die Einzahlungen als auch für die Auszahlungen und Überweisungen dürfen nur Formulare verwandt werden, die von der Postverwaltung geliefert worden sind. Der Kontoinhaber trägt alle Nachteile, die aus der mißbräuchlichen Benutzung, dem Verlust oder der Entwendung der ihm gelieferten Formulare entstehen.

Gutschriften. Das Guthaben auf einem Konto kann gebildet werden:

a) durch Zahlkarte,
b) durch Postanweisung, die an das Postscheckamt unmittelbar gerichtet ist,
c) durch Überweisung von einem anderen Konto.

Die Höhe des Guthabens auf einem Konto ist unbegrenzt.

Zu a: Einzahlungen auf ein Konto mittels Zahlkarte kann jedermann leisten ohne Rücksicht darauf, ob er selbst ein Konto hat oder nicht. Einzahlungen nehmen sowohl das Postscheckamt als auch die Postanstalten mit Ausnahme der Agenturen — Beträge bis 1000 frcs ohne besondere Gebühr auch die Landbriefträger — entgegen. Der Höchstbetrag einer Zahlkarte ist auf 10000 frcs festgesetzt.

Die Zahlkartenformulare können vom Postscheckamt oder von den Postanstalten bezogen werden; sie werden zum Preise von 1 ct für das Stück abgegeben. Auf Wunsch werden sie vom Postscheckamt im voraus mit der Nummer und Bezeichnung des Kontos bedruckt. Hierbei werden erhoben für 50 Zahlkarten 40 cts, für 100 Zahlkarten 60 cts, für je 100 Zahlkarten mehr 20 cts mehr. Auf den ersten 50 Zahlkarten wird der Druck unentgeltlich ausgeführt.

Der Absender hat die drei Teile des Zahlkartenformulars handschriftlich mit Tinte oder durch Druck (Schreibmaschine usw.) auszufüllen; die Rückseite des Abschnitts kann unentgeltlich zu Mitteilungen an den Gutschriftempfänger benutzt werden, dem der Abschnitt nach der Gutschrift des Be-

trags auf seinem Konto kostenfrei zugestellt wird. Kann die Gutschrift auf dem Konto nicht ausgeführt werden, weil die Aufschrift ungenügend ist oder weil ein Konto unter der angegebenen Bezeichnung nicht geführt wird, so benachrichtigt das Postscheckamt den Absender, der entweder die Adresse vervollständigen oder den Betrag zurückfordern kann. Für die Benachrichtigung hat er eine Gebühr von 20 cts zu entrichten.

Zu b: Auf Antrag des Kontoinhabers werden seinem Konto auch die Beträge der bei seiner Bestell-Postanstalt für ihn eingehenden Postanweisungen und Zahlungsanweisungen sowie die für ihn eingezogenen Beträge von Handelspapieren, einfachen Quittungen, Zins- und Dividendenscheinen, Nachnahmesendungen oder Postaufträgen, Zeitungsgelder usw. gutgebracht. Die Postanstalt teilt in solchen Fällen täglich den Betrag der Postanweisungen usw. mittels gebührenfreier Zahlkarte dem Postscheckamt mit, das ihn dem Konto gutschreibt. Die Abschnitte der Postanweisungen usw. werden dem Empfänger durch die Postanstalt kostenfrei zugestellt.

Lastschriften. Der Kontoinhaber kann über sein Guthaben, soweit es die Stammeinlage übersteigt, jederzeit verfügen, und zwar:

a) durch Scheck, um einen Betrag beim Postscheckamt bar abzuheben oder abheben zu lassen,

b) durch Scheck, um einen Betrag durch eine Postanstalt auszahlen zu lassen,

c) durch Überweisung, um einen Betrag einem anderen Postscheckkonto gutschreiben zu lassen.

Die Scheckformulare werden den Kontoinhabern zum Preise von 1 frc für ein Heft (50 Blatt), die Überweisungsformulare unentgeltlich geliefert. Beim Empfange der Hefte, die mit der Kontonummer und Kontobezeichnung bedruckt werden, hat der Kontoinhaber die Vollzähligkeit der Formulare festzustellen. Fehlen Formulare, so hat er das Postscheckamt ungesäumt zu benachrichtigen. Die Scheck- und Überweisungshefte sowie die Formulare zur Hinterlegung der Unterschriften werden den Kontoinhabern in eingeschriebenen Briefen mit den Vermerken »eigenhändig« und »gegen Rückschein« übersandt; auf die Zustellung unter »eigenhändig« kann der Kontoinhaber jedoch verzichten.

Zu a und b: Der Höchstbetrag eines Schecks ist auf 10 000 frcs festgesetzt. Vor der Ausgabe eines Schecks sind in der auf dem Formular vorgedruckten Zahlenreihe die den Scheckbetrag übersteigenden Zahlen mit Tinte zu streichen. Unterbleibt dies, so entscheidet das Postscheckamt von Fall zu Fall, ob der Scheck als gültig angesehen werden soll.

Die Indossierbarkeit ist bei Postschecks ausgeschlossen.

Die Umlaufsfrist eines Schecks beträgt 3 Tage, wenn er am Ausstellungsorte zahlbar ist, sonst 6 Tage; der Ausstellungstag wird hierbei mitgerechnet.

Die Rückseite des am Formular befindlichen Abschnitts kann unentgeltlich zu Mitteilungen an den Empfänger benutzt werden.

Ist der Zahlungsempfänger im Scheck nicht genannt, so kann der Betrag gegen Rückgabe des Schecks bei der Kasse des Postscheckamts durch den Inhaber abgehoben werden.

Hat der Inhaber des Schecks selbst ein Konto, so kann er verlangen, daß der Betrag seinem Konto gutgeschrieben wird.

Hat ein in Belgien wohnender Zahlungsempfänger kein Konto oder wünscht ein Kontoinhaber Zahlung an sich durch Vermittlung einer Postanstalt, so fertigt das Postscheckamt eine Zahlungsanweisung aus, die bei der für den Empfangsberechtigten zuständigen Postanstalt zahlbar ist.

An Empfänger im Auslande wird durch Postanweisung oder Geldbrief gezahlt. Das Porto geht zu Lasten des Antragstellers.

Soll ein Scheck, der zugunsten eines anderen Kontoinhabers ausgestellt ist, durch Barzahlung erledigt werden, so ist auf der Vorderseite links unten der Vermerk »Barzahlung« niederzuschreiben.

Die Bestimmungen über die Behandlung der vom Postscheckamt ausgefertigten Zahlungsanweisungen sind dem belgischen Postanweisungsverfahren angepaßt, das vom deutschen Verfahren abweicht. Die Zahlungsanweisungen werden ohne die Geldbeträge den Empfängern offen übersandt. Sie sind 30 Tage lang, von dem auf die Ausgabe folgenden Tage ab gerechnet, gültig; nach Ablauf dieser Frist dürfen sie nur mit Genehmigung des Postscheckamts, die durch Vermittlung einer Postanstalt einzuholen ist, eingelöst werden. Die Beträge sind bei den Postanstalten abzuheben. Auf Verlangen der Absender oder auf Verlangen solcher Empfänger, die an Orten ohne Postanstalt wohnen, werden Zahlungsanweisungsbeträge bis 5000 frcs auch durch die Briefträger in der Wohnung des Empfängers ausgezahlt. Hierfür ist ein Bestellgeld von 5 cts für Beträge bis 50 frcs und von 10 cts für Beträge von mehr als 50 bis 5000 frcs zu entrichten. In Verlust geratene oder verdorbene Zahlungsanweisungen werden durch neue ersetzt, sobald das Postscheckamt festgestellt hat, daß die Beträge weder ausgezahlt noch dem Konto wieder gutgeschrieben worden sind.

Scheckbeträge bis 5000 frcs können auch telegraphisch zur Zahlung angewiesen werden; der Antrag ist auf der Vorderseite durch den vom Antragsteller zu unterschreibenden Vermerk »telegraphisch« zu stellen. Ist der Antrag vom Scheckaussteller gestellt, so wird der Betrag des Schecks dem Zahlungsempfänger unverkürzt übermittelt, nachdem er vom Konto des Scheckausstellers unter Hinzurechnung der Telegrammgebühr und zutreffendenfalls des Eilbestellgeldes abgeschrieben worden ist. Ist der Antrag vom Zahlungsempfänger gestellt, so werden die Gebühren vom Scheckbetrage abgezogen.

Zu c: Die Überweisungsformulare werden den Kontoinhabern in Heften als Blattformulare (50 Blatt) und als Giropostkarten (25 Blatt) unentgeltlich geliefert. Bei Benutzung der Blattformulare können die Überweisungen auf jeden beliebigen Betrag innerhalb des verfügbaren Guthabens ausgestellt werden, bei Benutzung der Giropostkarte nur bis 1000 frcs. Die Überweisungen sind vom Aussteller unmittelbar dem Postscheckamt zu übersenden; die Rückseite des Abschnitts kann unentgeltlich zu Mitteilungen an den Empfänger benutzt werden.

Zu b und c: Sammelüberweisungen und Sammelschecks sind gleichfalls zugelassen, d. h. es dürfen mittels einer Überweisung oder eines Schecks mehrere Aufträge erteilt werden, die in einer Anlage aufzuführen sind. Die Überweisung oder der Scheck muß dann über die Schlußsumme der Anlage lauten; in dem für die Angabe des Zahlungsempfängers vorgesehenen Raume ist der Vermerk »laut Anlage« anzubringen. Die Gebühren werden nach der Zahl der Einzelaufträge berechnet. In die Sammelüberweisungen dürfen nur Gutschriftsaufträge für belgische Konten aufgenommen werden. Den Sammelüberweisungen können Gutschriftzettel beigefügt werden, deren Rückseite zu Mitteilungen an den Empfänger benutzt werden darf. Das Postscheckamt liefert diese Formulare zum Preise von 20 cts für einen Block von 100 Stück; auch ist der Privatindustrie die Herstellung der Formulare freigegeben, wenn sie in Form, Farbe und Größe mit den amtlichen genau übereinstimmen. Sammelschecks dürfen nur Aufträge für ein und dasselbe Land enthalten. Die Sammelschecks können auch über höhere Beträge als 10 000 frcs lauten, während die darin enthaltenen Einzelaufträge an diesen Betrag gebunden sind. Aufträge, die noch am Tage des Eingangs erledigt werden sollen, müssen spätestens um 12 Uhr mittags beim Postscheckamt vorliegen.

An Gebühren werden erhoben:

1. für jede Einzahlung mit Zahlkarte 10 cts;
2. für jede Barzahlung durch das Postscheckamt oder eine Postanstalt
   a) eine Grundgebühr von 10 cts,
   b) eine Steigerungsgebühr von $^1/_{10}$ vom Tausend des ausgezahlten Betrags;
3. für jede Überweisung von einem Konto auf ein anderes 5 cts.

Die Gebühr unter 1 ist vom Einzahler zu entrichten und in Freimarken auf der Zahlkarte zu verrechnen.

Die Gebühren unter 2 und 3 fallen dem Inhaber des Lastschriftkontos zur Last. Sie werden ebenso wie die Beträge für die vom Postscheckamte gelieferten Zahlkarten, Scheckhefte usw. vom Konto abgeschrieben. Die Buchungsgebühren werden beim Abschluß eines Kontoblatts, das Raum für etwa 40 Eintragungen bietet, berechnet und abgebucht, die Telegrammgebühren und Gebühren für Formulare werden sofort zur Last geschrieben. In beiden Fällen wird die Lastschrift mit Gebührenzetteln belegt.

Kontoauszug. Für jeden Kontoinhaber, auf dessen Konto im Laufe des Tages Buchungen ausgeführt worden sind, wird ein Kontoauszug angefertigt. Darin sind angegeben das Guthaben nach dem letzten Kontoauszuge, die inzwischen ausgeführten Gut- und Lastschriften und das sich hiernach ergebende neue Guthaben. Als Belege werden dem Kontoauszuge die Abschnitte der Zahlkarten, Postanweisungen oder Überweisungen, Gutschriftzettel, Lastschriftzettel, Berichtigungszettel und Gebührenzettel beigefügt.

Portofreiheit besteht für die Sendungen des Postscheckamts an die Kontoinhaber. Die Sendungen der Kontoinhaber an das Postscheckamt sind dagegen gebührenpflichtig, wenn sie nicht unmittelbar beim Postscheckamt abgegeben werden.

Aufhebung des Kontos. Die Postverwaltung kann ein Konto jederzeit aufheben, wenn der Kontoinhaber es mißbräuchlich benutzt, oder wenn er wiederholt gegen die allgemeinen Vorschriften verstoßen hat. Die Aufhebung kann insbesondere erfolgen, wenn der Kontoinhaber wiederholt Überweisungen und Schecks ausstellt, deren Beträge sein verfügbares Guthaben überschreiten.

Gibt der Kontoinhaber sein Konto auf, so hat er eine achttägige Kündigungsfrist einzuhalten. Die Kündigung muß durch eingeschriebenen Brief an das Postscheckamt erfolgen.

Gewährleistung. Die Postverwaltung leistet für die mit Zahlkarte eingezahlten Beträge Gewähr, wenn die Einzahlungen durch ordnungsmäßige Empfangsbescheinigungen nachgewiesen werden. Sie übernimmt keine Gewähr für rechtzeitige Gutschrift der Zahlkartenbeträge und für rechtzeitige Ausführung der mit Scheck oder Überweisung erteilten Aufträge.

Sowohl die belgische als auch die luxemburgische Postverwaltung, die den Postscheckverkehr vom 1. Oktober 1911 ab eingeführt hat, sind in der günstigen Lage gewesen, die Erfahrungen zu verwerten, die in den anderen Ländern, wo der Postscheckverkehr schon längere Zeit besteht, mit diesem Dienstzweige gemacht worden sind. Es ergibt sich daraus eine gewisse Übereinstimmung der Vorschriften in allen Verwaltungen, insbesondere in den Verwaltungen, die den Postscheckverkehr erst in den letzten Jahren eingeführt haben. Von besonderem Interesse ist, daß Belgien und Luxemburg für die Einzahlungen mittels Zahlkarte ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrags eine Einheitsgebühr (10 cts) vorgesehen haben, die vom Einzahler zu entrichten und in Freimarken auf der Zahlkarte zu verrechnen ist.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 13. BERLIN, JULI. **1913.**

Das Landstraßenwesen im Königreiche Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr.

Vom Königlichen Bauamtmann Richard Fickert in Plauen (Vogtland).

Der Landstraßenverkehr hat neuerdings durch die Verwendung motorischer Kraft zur Fortbewegung der schnellfahrenden Straßenfahrzeuge zum Teil eine tiefgreifende Änderung erfahren. Durch den flinken Kraftwagen, der in vielen Stücken seiner älteren Schwester, der Eisenbahn, ebenbürtig, in manchen ihr sogar überlegen ist, hat das Straßenwesen, das durch die Eisenbahn in den Hintergrund gedrängt worden war, wieder an Bedeutung gewonnen und wird mit der wachsenden Zunahme des Kraftwagenverkehrs auch die allgemeine Aufmerksamkeit immer mehr auf sich lenken. Denn durch ihn ist nicht nur im Straßenverkehr ein großer Aufschwung angebahnt, dessen Ende noch nicht abzusehen ist, auch in der Technik des Straßenbaues und in der Verwaltung des Straßenbauwesens werden durch das schnelle, weite Strecken durchfahrende neue Verkehrsmittel Verbesserungen und Änderungen veranlaßt.

Bei Beginn dieses neuen Aufstiegs erscheint ein Rückblick in die Geschichte des Straßenwesens in einem wichtigen Verkehrsgebiete Deutschlands, dem Königreiche Sachsen, angebracht. Schon zweimal wurde die Aufmerksamkeit der Allgemeinheit und insbesondere der sächsischen Regierung auf das Straßenwesen gerichtet: vor rund 400 Jahren durch eine straffere Organisation des Frachtverkehrs, wobei Leipzig, die mit reichen Sonderrechten ausgestattete Haupthandelsstadt Sachsens, einen maßgebenden Einfluß ausübte, und besonders vor rund 200 Jahren durch das Postwesen.

Die Literatur über dieses Gebiet ist äußerst spärlich und sehr zerstreut. Es ist daher fast unmöglich, sich hinreichend über die Entwicklung des Straßenwesens in Sachsen zu unterrichten. Die nachstehende Arbeit soll diese Lücke ausfüllen. Sie gibt in großen Zügen eine Geschichte des Straßenverkehrs und behandelt eingehender dessen Folgen für die Ausgestaltung des Straßenwesens, insbesondere der Verwaltung sowie des Baues der Straßen.

Auf die Ausbildung des Straßenwesens hatte nur der große Handelsverkehr auf den im Straßenbaumandate vom Jahre 1781 genannten, »durch alte Verordnungen und Mandate bestätigten, denen mit schweren Meßgüthern und Kaufmanns Frachten beladenen Fuhrleuten innen zu halten anbefohlenen und von einer Landes-Gränze zur andern durch die Haupt-Handels-Stadt zu Leipzig hindurchführenden hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen« und der Postverkehr Einfluß, der sich auch mit auf andere, die sogenannten »Commercial-Straßen« erstreckte. Aus diesem Grunde berücksichtigt die Arbeit nur diese beiden Verkehrsarten und die genannten Hauptstraßen, während der örtliche Verkehr und die »Communications-, Dorf- und Nachbar-Wege« außer acht gelassen werden konnten. Sie gibt die Geschichte des Straßenwesens bis um das Jahr 1800, weil für seine weitere Entwicklung bis jetzt die verwaltungs- und die bautechnischen Grundlagen bereits am Ende des 18. Jahrhunderts geschaffen, die Ursachen hingegen zum Teil neu waren.

Soweit Literatur vorhanden war und benutzt wurde, ist sie im Texte angegeben. Für den verwaltungs- und den bautechnischen Teil fand sich an Literatur so gut wie nichts. Außer den Ergebnissen, die ich aus einem persönlichen Aktenstudium und aus dem Codex Augusteus gewann, stand mir für den verwaltungstechnischen Teil eine noch nicht veröffentlichte, im Besitze des Königlich Sächsischen Finanzministeriums befindliche archivalische Arbeit zur Verfügung, die mir in entgegenkommendster Weise zur Benutzung überlassen worden ist, wofür auch an dieser Stelle besonderer Dank ausgesprochen wird. In den Fußnoten wird sie kurz mit Sächsische Archivarbeit bezeichnet.

Die beigegebenen Karten sollen nur eine allgemeine Übersicht der Straßenzüge geben.

Die Entstehung des Handelsverkehrs der Stadt Leipzig.

Das Kolonialland zwischen Saale und Oder.

Als die große Völkerwanderung die Germanen aus ihren Gauen hinweg nach dem sonnigen Süden zum Sturze des stolzen Roms führte, wanderten von Osten her slavische Stämme in die verlassene Gegend ein. Im Jahre 805 bestimmte Karl der Große Bardowieck bei Lüneburg, Scheessel bei Celle, Magdeburg, Erfurt, Hallstadt bei Bamberg, Forchheim, Bremberg, Regensburg und Lorch als die Grenzorte[1]), in denen der gesamte Handelsverkehr mit dem slavischen Osten vereinigt werden sollte. Während die südlichen in Böhmen und den Donauländern sitzenden, ebenso wie die an der Ostsee wohnenden Slaven die alten Handelsbeziehungen zu den Kulturmittelpunkten des Südens weiter pflegten, lebten die in dem mittleren Teile Deutschlands, insbesondere im Gebiete des jetzigen Königreichs Sachsen angesiedelten Sorben fast in geschlossener Hauswirtschaft, d. h. es galt bei ihnen der Grundsatz reiner Eigenerzeugung; die Güter wurden in derselben Wirtschaft verbraucht, in der sie entstanden waren. Das rauhe, ungangbare Waldgebirge im Süden, die sumpfigen Niederungen im Norden und die beständigen Kriege mit den westlich wohnenden christlichen Germanen hinderten hier einen ausgedehnten

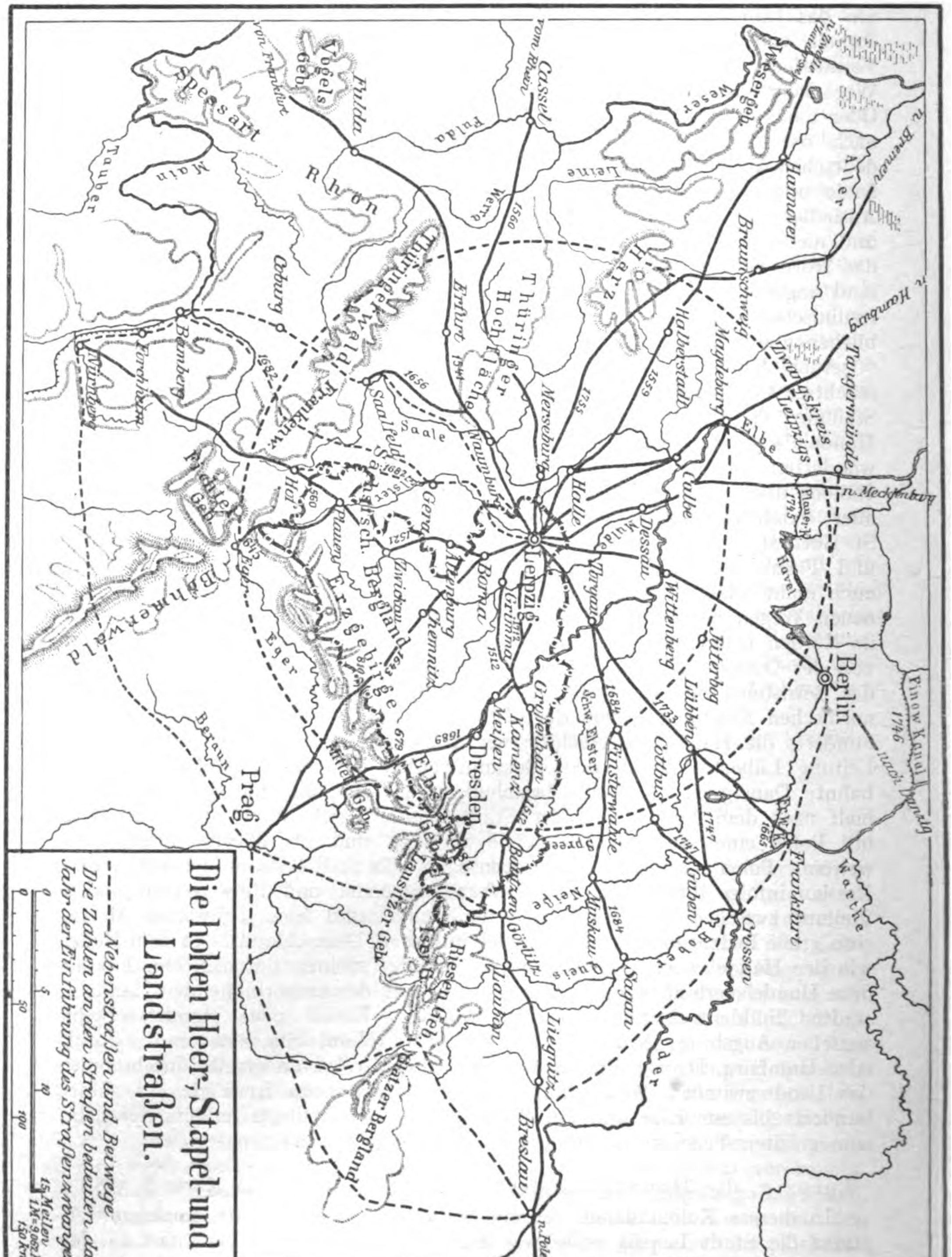
[1]) Wuttke, Sächsische Volkskunde, S. 52.

Handel. So kam es, daß das Gebiet des jetzigen Königreichs Sachsen bis um das Jahr 1000 von dem Weltverkehr vollständig unberührt blieb, der damals von Constantinopel, der Königin am goldenen Horn, der reichen Vermittlerin des abendländischen und des morgenländischen Handels, seine Wege längs des Dniesters und der Weichsel oder längs der Donau und der Oder nach der Ostsee und über Marseille, die Rhone und den Rhein entlang nach der Nordsee nahm. Als aber dann infolge der Übervölkerung des deutschen Westens eine starke deutsche Besiedelung der Gebiete zwischen Saale und Oder eintrat, änderten sich die Verhältnisse. Zwar stellten die Ansiedler aus Thüringen und Franken, die eingewanderten flamländischen und niederdeutschen Bauern und sächsischen Bergleute in ihrer neuen Heimat das Notwendigste her; in vielen Dingen waren sie aber doch auf das Mutterland angewiesen; dazu kam der Verkehr, den die verwandtschaftlichen und freundschaftlichen Beziehungen der Ansiedler zu den im Heimatlande Verbliebenen mit sich brachten.

Auch hatte der ganze Weltverkehr andere Wege eingeschlagen. Das mächtige Constantinopel ging nach dem 4. Kreuzzuge (1202 bis 1204) seiner Stellung als Vermittlerin des morgenländischen und des abendländischen Handels verlustig; sein Erbe traten Venedig und Genua an. Von nun an wanderten die morgenländischen Schätze zugleich mit den Erzeugnissen Italiens über die Alpen nach den oberdeutschen Städten, über den Brenner oder durch das Vintschgau nach Augsburg und Nürnberg oder über den St. Gotthard nach dem Bodenseebecken, den Rhein entlang nach Heidelberg und Frankfurt (Main). Dieser Handel blühte Jahrhunderte lang und litt auch nicht allzu erheblich in seinem Umfange, als die Schätze Indiens auf neuen Wegen nach Europa kamen. Ebenso wie im Süden, regte sich auch im Norden neues deutsches Leben. Gestützt auf die alten Handelsbeziehungen von der Ostsee nach dem Süden entwickelte sich an der Ostsee, im Lande des Bernsteins und der auch dem Südländer begehrenswert erscheinenden nordischen Erzeugnisse, von der Mitte des 13. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts die Hansa als geschlossener Handelskreis unter der zielbewußten Leitung Lübecks. Nach dem Bekanntwerden der Fahrt durch den Sund bahnte Danzig eigene Handelsbeziehungen mit England und Holland an, erhielt nach dem Niedergange der Stadt Thorn (1466) durch die Verbindung mit Polen eine ganz hervorragende Stellung und überflügelte Lübeck bei weitem. Polen hatte von jeher, ebenso wie die Städte Frankfurt (Oder) und Breslau infolge ihrer Lage an schiffbaren Strömen und ihrer vermittelnden Stellung zwischen der Ostsee und der Donau und dem Schwarzen Meere, eine große Bedeutung für den Handel im Osten Deutschlands. In dem Maße, wie der Handel nach Constantinopel erlahmte, suchten die östlichen Länder neue Handelsverbindungen und fanden sie mit den emporblühenden Handelsstädten Süddeutschlands und des Rheines. Dieser neue Handelsverkehr zwischen Augsburg, Nürnberg und Frankfurt (Main) einerseits und Lübeck oder Hamburg, Danzig, Frankfurt (Oder) und Breslau anderseits durchschnitt das Land zwischen Saale und Oder, das bereits am Ende des 12. Jahrhunderts bis zur Elbe und am Ende des 13. Jahrhunderts jenseits der Elbe zum größten Teile mit deutschen Ansiedlern besetzt war.

Leipzig, die Haupthandelsstadt Sachsens. (S. die Karte S. 388.)

In diesem Koloniallande gewann besondere Bedeutung als Handelsmittelpunkt die Stadt Leipzig. Sie war begünstigt durch ihre Lage fast in der Mitte zwischen Lübeck, Stettin, Breslau, Augsburg, Frankfurt (Main) und Bremen und zwischen der norddeutschen Tiefebene und den waldreichen Ge-



Die hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen.

----- Nebenstraßen und Beiwege

Die Zahlen an den Straßen bedeuten das Jahr der Einführung des Straßenzwanges.

birgen Mitteldeutschlands. Man kann die Tieflandsbucht, in der Leipzig liegt, etwa mit einer ruhigen Seebucht vergleichen, die weit ins Land hineingreift; sie bot den Kaufmannszügen sicheren Schutz nach langer, beschwerlicher und gefährlicher Fahrt durch die zumeist morastigen und sumpfigen Niederungen Norddeutschlands und gleichzeitig Gelegenheit, sich für die anstrengende Reise durchs Gebirge ordentlich vorzubereiten. Weit hinaus, gleichsam wie ein klippenreiches Vorgebirge, ragten nach Nordwest der Harz, das Wesergebirge und weiter westlich der Teutoburger Wald; daran schlossen sich wie gefährliche Untiefen die sumpfigen Niederungen der Aller und Weser bis hinauf nach der See, während im Süden ein großes zusammenhängendes Waldgebiet und die tief eingeschnittenen Täler des Erzgebirges dem Durchgangsverkehr die größten Schwierigkeiten verursachten. Aller Verkehr von Osten und Nordosten nach dem Rhein und nach Oberdeutschland wurde dadurch nach Leipzig gelenkt.

Am wichtigsten, nicht nur wegen ihrer geschichtlichen Bedeutung, sondern auch von verkehrsgeographischen Gesichtspunkten aus, ist die uralte Wegeverbindung aus Rußland und Polen über Breslau nach Leipzig, die sogenannte »hohe Straße aus Polen«, und ihre zur Blütezeit Hollands besonderen Wert erlangende Fortsetzung über Hannover nach Zwolle an der Zuidersee, die große Handelsstraße nach Niedersachsen. Sie führte, alle größeren Geländeschwierigkeiten sorgsam vermeidend, wie eine Schiffahrtslinie an sicherer Küste immer am Fuße der Gebirge hin, wo weder steile Berge noch sumpfige Niederungen den Verkehr erschwerten, wo hingegen Städte in tagereiseweiten Abständen dem Handel Schutz und Unterkunft boten. Es ist die alte Völkerstraße nach Osten, auf der die erste Besiedelung Sachsens von Thüringen aus stattfand, wie die vorgeschichtlichen Funde beweisen. Auch die geschichtlichen Urkunden gehen bis in die graue Vorzeit zurück. Auf dem Colm bei Oschatz, an dem die Straße vorbeiführte, fanden die Landdinge für alle Freien der Mark Meißen statt. Mit Recht wurde daher diese wichtige Straße von Görlitz und Bautzen über Oschatz nach Leipzig auch die via regia oder strata regia genannt. Bereits 1242 wird sie urkundlich, und zwar als die antiqua strata bei Kamenz erwähnt, qua itur Budissin contra Albiam.[1]) Infolge ihrer vortrefflichen Lage war sie berufen, viele Jahrhunderte hindurch die bedeutendste Verkehrsader für Sachsen zu bleiben. Von dem Ruhepunkte Leipzig aus zogen die Kaufmannszüge, die auf mannigfachen Wegen die norddeutsche Tiefebene durchquert hatten, auf den von der Natur gegebenen Wegen weiter durch die Elster- und Saaleniederung nach Naumburg über die thüringische Hochebene nach Erfurt, Eisenach und Frankfurt (Main). Diejenigen Warenzüge, die nach Nürnberg und Oberdeutschland strebten, gingen entweder das Saaletal aufwärts bis Saalfeld und weiter über den Thüringer Wald nach Coburg oder das Pleißetal entlang und durch das Vogtland über den nur 560 m hohen Paß bei Ullitz nach Hof und über die Pässe des Frankenwaldes oder des Fichtelgebirges nach Franken oder nach Bayern. Diese Straße war zur Zeit der Besiedelung eine wichtige Verbindung zwischen der Naumburg-Zeitzer und der Bamberger Diözese. Auf ihr war das Christentum frühzeitig eingedrungen. Plauen, Reichenbach und Zwickau waren schon im ersten Viertel des 12. Jahrhunderts Mittelpunkte christlichen, deutschen Lebens. Die Reichenbacher Straße wird auch bereits 1140 urkundlich genannt.[2]) Von ihr zweigte bei Plauen eine Straße ab, die unter Benutzung des oberen Elstertals über den Paß von Asch (645 m über N. N.) nach Eger

---

[1]) Simon, Die Verkehrsstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500, S. 75.
[2]) Desgl., S. 34.

führte. Diese Straße wird bereits um die Mitte des 13. Jahrhunderts urkundlich genannt. [1]) Nur gegen Südosten über das Erzgebirge nach Böhmen war das Land zu bequemen Handelsbeziehungen nicht geeignet. Das unwegsame Waldgebirge, wie das Erzgebirge früher hieß, mit seiner Waldwildnis, seinen Sümpfen und Mooren und den verhältnismäßig hohen Pässen, das nach Norden zwar sanft abfallende, aber durch enge Flußtäler und Schluchten zerklüftete Gelände, der steile Abfall nach Süden und überdies ein fremdes, oftmals feindlich gesinntes Volk in Böhmen verhinderten lange Zeit einen regeren Handelsverkehr nach Prag und Wien. Den vielleicht ältesten, auch orographisch erklärbaren Paßweg über Nollendorf benutzte die Straße Leipzig–Dresden-Prag. Nach den Forschungen Hemlebens [2]) ist es sehr wahrscheinlich, daß bereits der Jude Ibrahim ibn Jagub im Jahre 965 auf einer Reise vom kaiserlichen Hoflager zu Magdeburg nach Böhmen eine Straße zog, die mit der vorgenannten in der Hauptsache zusammenfiel und von Dohna über den Nollendorfer Paß nach Böhmen führte. Sicher ist, daß bereits 1057 dem Kollegiatstifte Leitmeritz ein Anteil an dem Ertrage der Kulmer Zollstätte zugewiesen wurde. Es ist die Straße, die von der hohen Straße von Leipzig nach Polen noch vor dem Übergang über die Elbe nach Süden abzweigt, die Elbe aufwärts bis Dohna, später Pirna, den für den Elbeverkehr wichtigen Umladeplätzen, geht und über Gottleuba nach dem Nollendorfer Paß (679 m über N. N.) und nach Böhmen führt. Jahrhundertelang war sie die weitaus wichtigste Verkehrsader zwischen Sachsen und Böhmen. Die anderen Übergänge über diesen Teil des Erzgebirges hatten nur örtliche oder vorübergehende Bedeutung. Nur der Reitzenhainer Paß gewann, allerdings in viel späterer Zeit, für den Handelsverkehr eine mindestens gleiche Wichtigkeit. Noch am Schlusse des 11. Jahrhunderts bedeckte die ganze Fläche zwischen der Zwickauer und Freiberger Mulde undurchdringlicher Wald. Erst die deutsche Besiedelung lichtete diese Waldwildnis. Im 12. Jahrhundert bereits wird auch eine Straße zwischen der Chemnitz und der Zschopau urkundlich erwähnt, die nach Böhmen führte. Möglicherweise kreuzte sie bei Zschopau den gleichnamigen Fluß und bei Lauterstein die Pockau. Im Jahre 1323 wird urkundlich hier ein Zoll erwähnt, der in Zöblitz erhoben worden zu sein scheint. Vermutlich ist die Straße über Heinrichsdorf nach Kommotau gegangen. Im Jahre 1533 ist die Straße von Zschopau über Marienberg in Aufnahme gekommen; denn die Besitzer von Lauterstein zeigten in diesem Jahre dem Herzoge Georg von Sachsen an, daß die Fuhrleute »eine nawhe Straße auff Marienperg über ihre Gutter durch die Lawthe zu machen« begonnen hätten. Der Kurfürst Moritz von Sachsen förderte diese Bestrebungen durch Verhandlungen im Jahre 1543. [3]) Die Straße führte zunächst über Kühnhaide, bald aber über Reitzenhain. Zur Blütezeit Leipzigs hatte sie als kürzeste Handelsverbindung zwischen Leipzig und Prag große Bedeutung. Die hohe Straße nach Italien und Ungarn, wie sie genannt wurde, zweigt bei Borna von der Nürnberger Straße ab, überschreitet in Frohburg die Wyhra, verfolgt dann die südliche Richtung bis Altmörbitz und führt über Penig nach Chemnitz und Zschopau. Nachdem sie hinter Zschopau die Hochebene wieder erreicht hat, begleitet sie die Wasserscheide zwischen der Flöha und der Zschopau und überschreitet bei Reitzenhain (810 m über N. N.) den Kamm des Gebirges. Durch die beiden Handelsstraßen nach Böhmen schloß sich der Kreis der Handelswege, die

[1]) Simon, Die Verkehrstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500, S. 39.
[2]) Hemleben, Die Pässe des Erzgebirges, S. 34, 39 und 82 ff.
[3]) R. Herfurth, Geschichtliche Nachrichten von Zschopau, S. 10 und 35.

von Leipzig nach allen Richtungen ausgingen und den Verkehr von Ost nach West, von Nord nach Süd in gleicher Weise günstig vermittelten.

Diese Handelsstraßen haben bereits in ihrer geraden Linienführung das Kennzeichen von großen Durchgangsstraßen. Nur der Mangel an einem geeigneten Flußübergange, sumpfige Wälder oder zerklüftetes Gelände zwangen zu Umwegen. Sonst suchte man die gerade Richtung beizubehalten, was besonders deutlich an der etwa 185 km langen Straße von Leipzig nach Görlitz zu erkennen ist. Bei ihr beträgt die größte Abweichung nur etwa 6 km oder 3,2 v. H. der gesamten Länge. Hierbei ist indes von dem großen Umweg über Grimma abgesehen, der infolge der sumpfigen Niederungen an der Mulde unterhalb dieser Stadt nötig war. Die etwa 70 km lange Straße von Leipzig nach Zwickau benutzt den Wyhraübergang bei Borna und weicht hier 6 km oder 8,5 v. H. der Gesamtlänge ab, während alle anderen Orte viel näher an der geraden Verbindungslinie beider Städte liegen. Die hohe Straße nach Reitzenhain meidet die zerklüfteten Täler der Wyhra und ihrer Nebenbäche, umgeht diese westlich und benutzt dann den Muldenübergang bei Penig. Der Umweg ist ziemlich bedeutend und beträgt etwa 9 v. H. der Straßenlänge zwischen Leipzig und Reitzenhain. Nach der Umgehung der Geländeschwierigkeiten streben die Straßen aber sofort der geraden Hauptrichtung wieder zu. So liegen z. B. Oschatz, Altenburg und Chemnitz wieder genau in den geraden Verbindungslinien von Leipzig nach Görlitz, Zwickau und Reitzenhain. Die Einhaltung der geraden Richtung ist auch den meisten anderen großen Handelsstraßen Sachsens eigentümlich. So beträgt bei der 144 km langen Reichsstraße zwischen Zwickau und Bautzen die größte Abweichung nur etwa 2 v. H. der Gesamtlänge, wenn man den etwas größeren Umweg bei Herzogswalde oder Höckendorf außer Betracht läßt, der durch den undurchdringlichen Grillenburger Forst bedingt war. Die gerade Richtung wurde, man möchte fast sagen, instinktmäßig eingehalten. Denn selbst der große Kosmograph Petrus Apianus aus Leisnig hatte noch um 1600 keine richtige Vorstellung von der gegenseitigen Lage der Städte und gab z. B. Oschatz, Freiberg und Chemnitz als unter gleicher Länge liegend an.[1])

Die gerade Linienführung der Handelsstraßen war nur in einem jungen Koloniallande möglich; denn nur in einem solchen bestanden noch keine größeren Handelsplätze, die den Verkehr nach sich ablenkten. In ihm richtete sich vielmehr die Anlage der Städte ganz nach den Bedürfnissen des Verkehrs; sie entstanden als geschützte Ruhepunkte an den Handelsstraßen. Hier waren die Handelszüge gegen die Naturgewalten und gegen räuberische Angriffe geschützt, hier konnten sie Pferde wechseln oder Vorspann erhalten, Wagen und Schirrzeuge ausbessern, rasten und neue Kräfte für die Weiterfahrt sammeln. Besonders erwünscht waren sie an Flüssen und in sumpfigen Niederungen. Denn tage-, ja wochenlang mußten die Kaufmannszüge an solchen Stellen auf günstige Wasserverhältnisse warten, um die Furten oder Fähren benutzen zu können. So entstanden Leipzig in der Elsterniederung, Grimma an der Mulde, Oschatz an der Döllnitz, Großenhain an der Röder, Königsbrück an der Pulsnitz, Kamenz an der schwarzen Elster, Bautzen an der Spree, Löbau am Löbauer Wasser und Görlitz an der Neiße. Besondere Beachtung verdienen die Namen Grimma (verdeutscht Sippe der Lärmmacher), Bautzen (Familie der Wecker) und Wurschen bei Löbau (Stadt der Schnurrer)[2]), die darauf hindeuten, daß diese Fluß-

---

[1]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 11. Bd., S. 321.

[2]) Hey, Die slavischen Siedelungen im Königreich Sachsen, S. 83, 54, 209, 269, 77.

übergänge zugleich akustische Signalstationen waren.[1] Auffällig kann es erscheinen, daß an der Elbe in dem Straßenzuge Leipzig–Bautzen keine größere Stadt entstanden ist. Das dürfte aber darin seinen Grund haben, daß die Hochwässer der Elbe für die Anlage einer Stadt in dieser flachen Gegend hinderlich waren. Der Name des Ortes, an dem die Straße die Elbe kreuzte, Merschwitz (= Aasbusch), scheint auf die schreckliche Wirkung der Hochwässer hinzudeuten. Leckwitz in seiner Nähe war vermutlich ebenfalls eine alte akustische Signalstation. Denn der Name bedeutet den Wohnort der Familie der Lärmmacher.[2] Auch die anderen Straßenzüge erhalten ihre feste Lage durch die Gründung von Städten an Flußübergängen. Als die wichtigsten mögen nur Zwickau an der Mulde und Plauen an der weißen Elster im Zuge der Straße nach Nürnberg, Penig an der Mulde und Chemnitz sowie Zschopau an den gleichnamigen Flüssen auf der Straße nach Prag, zuletzt Dresden an der Reichsstraße genannt sein.

Für die Anlage der Städte an den Handelsstraßen war weiter auch das Maß der täglichen Beförderungsweite maßgebend. Es ist kein Zufall, daß die Städte Leipzig, Grimma, Oschatz, Großenhain, Königsbrück, weiter Kamenz, Bautzen, Löbau und Görlitz ungefähr die gleiche gegenseitige Entfernung haben. Sie beträgt 20 bis 27 km. Nur die Entfernung zwischen Königsbrück und Kamenz bildet mit 14 km eine Ausnahme. Man erkennt hieraus, daß bei der Anlage dieser beiden Städte nicht die tägliche Beförderungsweite, sondern das Bedürfnis maßgebend war, an der Pulsnitz und an der Schwarzen Elster gesicherte Übergänge zu schaffen. Auch die Abstände der Städte auf den Straßen von Leipzig nach Plauen und Reitzenhain zeigen eine Gesetzmäßigkeit. Aus ihr kann man den Einfluß des Gebirges erkennen. Denn während die Entfernung zwischen Leipzig und Borna sowie zwischen Borna und Penig ebenfalls wie an der hohen Straße in der Tiefebene Sachsens 26 und 24 km beträgt, sinkt der gegenseitige Abstand der Städte Borna, Altenburg, Meerane, Zwickau, Reichenbach, Plauen auf 17 km, der der Städte Penig, Chemnitz, Zschopau, Marienberg, Reitzenhain auf 14 km herab. Die mittlere Entfernung der Städte beträgt mithin im Niederlande 24 km, im Gebirge 16 km. Die Abstände mußten so bemessen sein, daß die Kaufmannszüge auf alle Fälle am Abend einen sicheren Ruheplatz erreichen konnten. Die Entfernungen stellten also nur das kleinste, höchstens ein mittleres Maß der möglichen täglichen Beförderungsweite dar. Interessant erscheint ein Vergleich mit den Leistungen zur römischen Kaiserzeit. Aus der gegenseitigen Entfernung der großen Raststationen, mansiones genannt, die 20 bis 21 Millien betrug, ergibt sich die durchschnittliche Tagesleistung für Frachtfuhrwerke zu rund 30 km.[3] Man erkennt hieraus den Einfluß der ausgezeichneten Straßen des Römerreichs und des geordneten Frachtdienstes. Einen besseren Vergleich lassen die Leistungen der sächsischen Post zu. Nach dem Kursbuche von Eschert aus dem Jahre 1703 ergibt sich eine durchschnittliche stündliche Reisegeschwindigkeit der Personenposten von 4,9 km, die sich im Gebirge auf 3 km ermäßigt, in der Ebene auf 5,3 km erhöht. Die Geschwindigkeiten stehen daher im Verhältnis 1,6 : 1 : 1,8. Eschert hat nur mittlere Fahrzeiten angegeben. Er selbst sagt, daß bei Winterszeiten und einfallenden bösen Wegen auf dergleichen langen Kursen, z. B. nach Warschau, leicht öfters 10, 12 und mehr Stundendifferenz kausieren können, d. i. aber $^1/_{14}$ und mehr der ganzen Reisezeit. In diesen Geschwindig-

---

[1] Vgl. hierzu: Wiechel, Die ältesten Wege in Sachsen.

[2] Hey, Die slavischen Siedelungen im Königreich Sachsen, S. 83, 54, 209, 269, 77.

[3] Goetz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, 1888, S. 337 ff.

keitsangaben ist allerdings die Zeit des Pferdewechsels und der Eßpausen für die Reisenden eingeschlossen. Immerhin sind die Reisegeschwindigkeiten der sogenannten geschwinde fahrenden Post so gering, daß sie kaum glaubhaft sein würden, wenn sie nicht durch Eschert verbürgt wären. Die Angabe der mittleren Geschwindigkeit von 4,9 km in der Stunde stimmt auch ungefähr mit der damals allgemein gültigen Annahme überein, eine Meile = 2000 Ruten = 16 000 Dresdner Ellen = 9,06 km zu zwei Stunden zu rechnen. Nachdem der Land- und Grenzkommissar Adam Friedrich Zürner im zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts die Straßen vermessen hatte, wurden nach eben diesem Maßstab an den Postsäulen die Angaben der zur Postfahrt erforderlichen Stunden gemacht.[1]) Neben diesen geschwinde fahrenden Personenposten gab es noch langsam fahrende, so z. B. die im Jahre 1706 eingerichtete Küchenpost von Leipzig nach Dresden. Sie war für Personen bestimmt, die »das geschwinde Fahren nicht vertragen konnten, z. B. alte Leute, Kinder und Weibspersonen«. Ferner brachte sie für die Hoftafel Austern und sonstige »raritäten« von Hamburg[2]); sie wurde daher auch Austernpost genannt und kann als eine Mischung von Personen- und Güterbeförderung gelten. Zu ihrem rund 105 km langen Wege brauchte sie 36 Stunden einschließlich der Aufenthalte durch die Fütterung in Wurzen und Meißen und durch eine drei- bis vierstündige Ruhepause in Oschatz, wo frische Pferde genommen werden mußten. Ihre durchschnittliche stündliche Reisegeschwindigkeit betrug daher 2,9 km. Rechnet man die tägliche Arbeitszeit der Lastpferde zu 12 Stunden einschließlich der Ruhepausen, so würde der zurückzulegende Weg eines Frachtfuhrwerkes bei Annahme einer gleichen Geschwindigkeit $12 \cdot 2{,}9 = 34{,}8$ km im Niederlande und $34{,}8 : 1{,}8 = 19{,}3$ km im Gebirge betragen. Ein Vergleich mit der vorher gefundenen täglichen Beförderungsweite von 24 und 16 km ergibt zwar ein Mehr von 10,8 und 3,3 km; diese Mehrleistung ist indes um so weniger überraschend, als es sich bei der Küchenpost um eine staatlich wohl geordnete Einrichtung und um leichte Frachten handelte und man annehmen kann, daß sich der Zustand der Straßen in der Zeit bis 1706 doch einigermaßen gebessert hatte.

Die Anlage der Städte an den Handelsstraßen nach Leipzig in tagereiseweiten Abständen ergänzte die günstige natürliche Lage dieser Stadt auf das vorteilhafteste. So gelangten die Handelszüge von Stadt zu Stadt sicher auf den vorgezeichneten Wegen nach Leipzig. Aber nicht nur dieser glücklichen Lage verdankt Leipzig seine Entwicklung zur ersten Handelsstadt Mitteldeutschlands, sondern auch seiner Zugehörigkeit zu einem erstarkenden Lande. Seine weitblickende, unternehmungslustige und tatkräftige Kaufmannschaft, die mit Scharfblick diesen Vorzug erkannte, wußte ihn zu ihrem Vorteil auszunutzen und sich die Gunst seiner Fürsten zu erwerben und zu erhalten. Nachdem Leipzig im Jahre 1134 an die Wettiner gekommen war, erhielt es bald darauf im Jahre 1168 seine beiden Hauptmessen zu Ostern und zu Michaelis mit einem auf eine Meile sich erstreckenden Marktbanne und damit die Grundlage zu seiner späteren Handelsgroßmachtstellung. Zuerst mußte jedoch die Macht der sächsischen Fürsten im Innern und nach außen erstarken und ihr Land sich vergrößern und abrunden, ehe sie dem Handel den nötigen Schutz und die erforderliche Stetigkeit verleihen konnten.

Die Gewohnheit, an bestimmten Plätzen zu rasten, und die Gastfreundschaft der Städte und Grundherren wurde mit der Zeit zum Zwange, der

---

[1]) Schramm, De statuis mercurialibus in Saxonia, 1726, S. 357 ff.

[2]) Schäfer, Geschichte des Sächsischen Postwesens, S. 84.

nach und nach mit großer Strenge durchgeführt wurde; denn die Abgaben, die ursprünglich für die Sicherung des Verkehrs und für die Erhaltung einer guten Fortkömmlichkeit[1]) auf den Straßen erhoben wurden, bildeten eine gute Einnahmequelle der Städte und Grundherren. Die Behelligung durch Abgaben war im frühen Mittelalter außerordentlich groß, da jeder, über dessen Grund und Boden die Straße ging, sich zur Erhebuug von Geldern für berechtigt hielt. Die Schwierigkeiten der Warenbeförderung vergrößerten sich besonders in der kaiserlosen, der schrecklichen Zeit, wo das Faustrecht galt und der gemeine Straßenraub an der Tagesordnung war. Später waren es die Hussitenkriege mit ihren verderblichen Folgen, die den Verkehr auf den Straßen ganz unsicher machten. Der von den Mönchen gepredigte Kreuzzug gegen die Hussiten richtete sich in der Tat fast ausschließlich auf die Wegnahme ketzerischer Frachtwagen. Als die Veranlassung dazu wegfiel, artete diese Betätigung vermeintlich christlichen Sinnes in gemeinen Straßenraub aus; denn nun erstreckte sich die Beraubung auf alle Arten von Kaufmannszügen. Eine allgemeine Verwirrung der Rechtsbegriffe trat ein, die noch durch das Ablaßwesen Tetzels und seinesgleichen vergrößert wurde. Mit starkem Arme suchten Sachsens Fürsten Recht und Ordnung wieder herzustellen. Zum großen Teile aber bewirkten die Reinigung der sittlichen Begriffe und die Hebung des ganzen sittlichen Standes der Bevölkerung durch die Reformation die Festigung der Sicherheit im Lande und damit auch auf den Straßen. Im Jahre 1506 wurde die Gerichtsbarkeit auf den Straßen durch den Herzog Georg von Sachsen gesetzlich geregelt.[2]) Die hohen »Malefizfälle«, wie Gewaltsachen, Raub und Zugriffe, auch öffentliche feindliche Taten, waren kraft der Regalien und der fürstlichen Obrigkeit der Entscheidung des Landesfürsten vorbehalten. Alle übrigen Verbrechen und Händel, die auf den Straßen begangen wurden, fielen zur Untersuchung und Bestrafung demjenigen anheim, der sonst die Obergerichte darüber auszuüben hatte. Für die untertänigen Bauern, die amtsässigen (mittelbaren) Ritter und die Städte sowie für deren Untertanen waren dies die an die Stelle der alten Burgwarte getretenen Amtshauptleute, für die schriftsässigen Herren — das sind die geistlichen und weltlichen Großgrundherrschaften — die Oberhofgerichte, auf die die richterlichen Funktionen der alten Landdinge übergegangen waren.[3]) Die niedere Gerichtsbarkeit über leichte Vergehen übten die Patrimonialgerichte und die Stadtgerichte über ihre Untertanen aus. So blieben die Grundlagen der gerichtlichen Behandlung aller Verbrechen und Vergehen auf den Straßen bis ins 19. Jahrhundert.

Die zweite Voraussetzung für die Blüte und Stetigkeit eines großen Handelsverkehrs war die Erstarkung der landesherrlichen Macht nach außen. Das Land der sächsischen Fürsten war einem beständigen Wechsel unterworfen durch die wiederholten Verpfändungen, durch die Teilung unter die Söhne, durch Erbanfall und durch Verluste im Kriege. Erst als im Jahre 1423 die Kurwürde von den Askaniern auf die Wettiner überging, waren die Vorbedingungen zu einer wirklichen Staatenbildung und damit auch zu einer großangelegten Verkehrspolitik gegeben. Um allen Durchgangsverkehr aus Polen, von der Ostsee und der Nordsee durch Sachsen zwingen zu können, war der Besitz der Lausitz, die die Verbindung mit Polen beherrschte, und von Magdeburg nötig, das den Zugang nach Hamburg und durch den Elbe-Trave-Kanal nach Lübeck vermittelte. Ende des 15. Jahrhunderts war im

---

[1]) Hunger, Denkwürdigkeiten zur Finanzgeschichte von Sachsen, 1790, S. 1 ff.

[2]) v. Römer, Staatsrecht und Statistik des Churfürstentums Sachsen, 1788, S. 807 ff.

[3]) Kaemmel, Sächsische Geschichte, 1905, S. 56.

großen und ganzen dieses Ziel erreicht. Sachsens Macht erstreckte sich damals über ein meist zusammenhängendes Gebiet von dem Bober bis zur Werra und vom Erzgebirge bis an die Mündung der Havel.[1]) Sachsen war am Ausgange des 15. Jahrhunderts unbestritten eine Vormacht im östlichen Deutschland, aber nicht nur in politischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung. Der alte einträgliche Silberbergbau wurde durch die Auffindung des Erzes in Schneeberg 1471 und in Annaberg 1496 bedeutend vergrößert. Außer in Ehrenfriedersdorf, Thum und Geyer wurde seit der Mitte des 15. Jahrhunderts auch in Altenberg Zinn bergmännisch gewonnen. Der Steinkohlenbergbau im Zwickauer Gebiete gewann an Umfang. Bereits im Jahre 1452 haben die Schmiede in Leipzig Steinkohlen verbraucht, vermutlich aus Zwickau.[2]) Die alten Gewerbe der Tuch- und Leinweberei blühten und konnten bereits für die Ausfuhr nach Polen und Ungarn arbeiten. Wenn auch jede Stadt, getreu dem zünftlerischen Ideal, danach strebte, sich wirtschaftlich abzuschließen und alle Bedürfnisse durch eigene Erzeugnisse zu befriedigen, so entwickelte sich doch infolge des Luxus, der mit dem Reichtum ins Land zog, der Handel in außerordentlichem Maße. Das ganze Land wurde ein großes Absatzgebiet für allerhand kostbare ausländische Erzeugnisse.

Das Stapel- und Niederlagsprivileg der Stadt Leipzig vom Jahre 1507.

In Anerkennung des großen Aufschwunges, den das Kurfürstentum Sachsen genommen hatte, und der glänzenden Handelserfolge der Stadt Leipzig erhob der Kaiser Maximilian im Jahre 1507 die zwei Jahrmärkte zu Ostern und Michaelis und die der Stadt im Jahre 1458 verliehene Neujahrsmesse zu Reichsmessen und beschenkte Leipzig mit einem äußerst wichtigen Stapel- und Niederlagsprivileg.[3]) Dieses bestimmte, daß in einem Umkreise von 15 Meilen, d. i. ungefähr innerhalb der Städte Kamenz, Pirna, Hof, Erfurt, Nordhausen, Halberstadt, Magdeburg und Luckenwalde kein Markt, keine Messe oder Niederlage errichtet oder abgehalten werden sollte, und daß alle Waren, die diesen Bezirk von 15 Meilen berührten, auf den ordentlichen Straßen — den hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen — nach Leipzig gebracht und dort drei Tage lang zum Verkauf ausgeboten werden sollten mit Ausnahme von Holz, Bausteinen und in Sachsen gebauten Feldfrüchten.

Die Wirkung des Stapelprivilegs der Stadt Leipzig auf das Straßenwesen.

Der Straßenzwang.

Die erste und hauptsächlichste Wirkung des Stapelprivilegs war bezüglich des Straßenwesens die Einführung eines allgemeinen Straßenzwanges, eines Rechtes, das als zu den Regalien gehörend betrachtet wurde. Bereits im Jahre 1512[4]) drang Sachsen mit der Forderung durch, daß alle Kaufmannszüge aus Polen und Schlesien nach den Städten deutscher Nation die hohe Straße über Görlitz, Bautzen, Großenhain, Oschatz, Eilenburg oder Grimma nach Leipzig zu gehen hätten. Je nach der Bedeutung der Straße und der Möglichkeit des Abweichens wurde der Straßenzwang durch Mandate und Verordnungen geregelt und mit Nachdruck und Strenge durchgeführt. Durch ein Mandat von 1521[5]) wurde die Straße nach Hof und Eger über

[1]) Kämmel, Sächsische Geschichte, 1905, S. 53.
[2]) Simon, Die Verkehrsstraßen in Sachsen, S. 51. Codex dipl. sax. reg., II. 8., S. 291.
[3]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 1884, 5. Bd., S. 9.
[4]) Archiv für Sächsische Geschichte, 1869, 7. Bd., S. 140.
[5]) Dieses und die folgenden Mandate siehe Codex Augusteus.

Borna, Altenburg, Gößnitz, Zwickau, Reichenbach und Plauen vorgeschrieben, und durch ein solches von 1541 der Straßenzwang auf der Straße nach Frankfurt (Main) über Weißenfels, Eckardsberg, Buttelstädt, Erfurt und Fulda eingeführt. 1559 wurden die Gleite uud die Straßengerechtigkeiten an der großen Handelsstraße nach Niedersachsen über Schkeuditz, Halle, Halberstadt, Hannover, Stolzenau und Lingen nach Zwolle an der Zuidersee geregelt. Im Jahre 1560 wurde die Nebenstraße über Weißensee, Tennstädt, Langensalza, Mühlhausen nnd Cassel nach Niedersachsen freigegeben. Für die meisten übrigen Straßen erfolgte die mandatmäßige Festsetzung erst verhältnismäßig spät. Die allmählich eintretende erhöhte Rechts- und Verkehrssicherheit im Lande war die Ursache, daß die Kaufmannszüge von den altgewohnten Landstraßen abzuweichen begannen und die Zollstätten zu umgehen suchten. Dies wurde zum Teil durch Leipzig mißgünstig gesinnte Städte und Herren unterstützt [1]), z. B. bei der Entstehung der niederen Straße aus Polen. Diese Straße über Sagan, Muskau. Spremberg, Finsterwalde, Torgau und Eilenburg wurde bereits um das Jahr 1600 auf Betreiben der Stadt Breslau und der Fürsten von Liegnitz befahren. Aber erst im Jahre 1684 wurde sie mandatmäßig für die Kaufleute gestattet, die den Queiß nicht berührten, und ein Abweichen von ihr verboten. Daß die mandatmäßige Festlegung der hohen Straße aus Italien und Ungarn über Wien, Prag, Reitzenhain, Zschopau und Chemnitz nach Leipzig erst im Jahre 1643 und ebenso die gesetzliche Einführung des Straßenzwanges auf der Straße von Wien über Prag, Pirna, Dresden nach Leipzig erst im Jahre 1689 erfolgte, dürfte darin seinen Grund haben, daß der Verkehr zwischen Sachsen und Böhmen früher gering und ein Abweichen von diesen Straßen nicht vorteilhaft war, vielleicht auch in dem größeren Interesse an dem Handel mit Österreich infolge der politischen Ereignisse jener Zeit während und nach dem Dreißigjährigen Kriege.

Die Straßenabgaben.

Die Erlasse zur Einhaltung der »ordentlichen Straßen« vermehrten sich mit der Zeit gewaltig und bedrohten ihre Nichtbeachtung mit schweren Strafen. Die Landesfürsten hatten ein ganz beträchtliches Interesse daran, daß die Zollstätten an den vorgeschriebenen Straßen nicht umfahren wurden; denn durch die Erhebung von Abgaben für die Benutzung der Straßen war die kurfürstliche Kasse stark an der Blüte des Straßenverkehrs beteiligt. Auf den Straßen waren Zölle und Gleite zu entrichten, und zwar Zölle für die Erlaubnis, die Straßen und Brücken zu benutzen oder, was hier nicht in Betracht kommt, Waren einzuführen, die zum Wohle des Landes besonders verteuert werden sollten, Gleite für die auf den Straßen gebotene Sicherheit und für die Bestreitung der Unterhaltungskosten. Die Erhebung von Zöllen und Gleiten gehörte zu den Regalien. Bereits die Ottonen verliehen Zoll- und Gleitsgerechtigkeiten.[2]) Zahlreiche Städte und Patrimonialobrigkeiten waren ausdrücklich mit solchen Gerechtigkeiten von den Landesfürsten ausgestattet worden; oft waren ihnen diese Einkünfte zur Unterhaltung von Straßen, Brücken und Dämmen überlassen, zum Teil waren sie ihnen auch verpachtet Über die Entrichtung der Abgaben waren zahlreiche gesetzliche Vorschriften ergangen, für deren Beachtung die Straßen- und Zollbereuter zu sorgen hatten. Jeder Reisende, der ritt oder fuhr oder sonst dem Gleite unterworfen war, mußte die ordentlichen Landstraßen, d. h. die

[1]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 1884, 5. Bd. Die Handelswege von Hermann Heller.

[2]) Hunger, Denkwürdigkeiten zur Finanzgeschichte von Sachsen, 1790, S. 1 bis 25.

durch Mandate vorgeschriebenen, einhalten, sich an jeder Gleitsstätte melden und das Gleite in der Regel von Amt zu Amt entrichten, wenn er sich nicht der Gefahr aussetzen wollte, Pferde samt Wagen und Waren zu verlieren. Fußgänger, die keine Waren mit sich führten, hatten kein Gleit zu zahlen; nur die Juden im Alter von mehr als 10 Jahren hatten einen Leibzoll zu entrichten. Von der Gleitsabgabe waren alle deutschen Reichsfürsten, alle beglaubigten Gesandten, alle Adeligen und Rittergutsbesitzer, soweit sie Waren für ihren Hausstand oder Selbsterbautes mit sich führten, alle Beamten bei Amtsverrichtungen und noch verschiedene andere befreit. Die Berechnung der Gleite war sehr verschieden[1]), sie geschah bald nach der Anzahl der Pferde oder der Wagen, bald nach dem Werte oder dem Gewichte der Waren, mitunter auch nach beiden zusammen. Die Gleite wurden in den Zoll- und Gleitshäusern an der Grenze, in den Hauptgleitseinnahmen in den Städten und in den Gleitseinnahmen in den Dörfern eingezogen. Hier hingen die Gleitsrollen aus, die die Höhe der Abgaben jedesmal genau vorschrieben. Zur Überwachung der Einnehmer und zur Untersuchung bei Unterschlagungen waren die Landakzis- und Gleitskommissare angestellt. Die Rechnungen und Gelder selbst gingen an das Kammerkolleg, später an die Generalhauptkasse und vom 1. Dezember 1782 ab an das Geheime Finanzkollegium, dem auch die ganze Verwaltung unterstellt wurde.

Das Straßenbauwesen.

Das Stapelprivileg Leipzigs, die damit zusammenhängende Zunahme des Handelsverkehrs auf den Stapelstraßen und das dadurch verursachte Steigen der Einnahmen aus den Straßenabgaben hatte weiter zur Folge das allmähliche Erwachen des Pflichtgefühls, daß man mit dem Rechte, Abgaben zu erheben, auch Pflichten nicht nur bezüglich der Verkehrssicherheit auf den Straßen, sondern auch bezüglich der Schaffung und Erhaltung der Fortkömmlichkeit auf ihnen übernommen hatte. In dieser Erkenntnis schreibt der Bürgermeister von Görlitz im Jahre 1536, daß ein Rat »der zolle halb item von wegenn der zu und abefuhre etwas und viel bey den strassen zu tun schuldig« sei.[2]) Auch die Landesfürsten wandten von nun an ihre Aufmerksamkeit der Straßenunterhaltung zu. Zwar hatten sich bereits im Jahre 1448 die Brüder Kurfürst Friedrich II. und Herzog Wilhelm von Sachsen in der Ewigen neuen brüderlichen Verschreibung verpflichtet, daß sie und ihre Erben den Amtleuten und Städten befehlen wollten, die Straßen durch oder in ihren Fürstentümern und Landen zu bestellen und reinzuhalten[3]); aber erst im 16. Jahrhundert unter der Regierung des Kurfürsten August wurden Anordnungen darüber getroffen. In der Bestallungsurkunde des Grafen Heinrich von Einsiedel zu seinem Rat- und Amtmann für Colditz, Leisnig und Rochlitz am 23. September 1560 bestimmte der Kurfürst: »Unter anderen soll er auch unsere Straßen und alle diejenigen, welche Straßen und Wege in unseren Ämtern bauen, nach seinem besten Vermögen handhaben und schützen.«[4])

Wie trostlos die Zustände selbst der belebtesten Straßen in der damaligen Zeit waren, schildert der Bürgermeister von Görlitz im Jahre 1536. »Vor dem Reichenbacher Tore (in Görlitz) jenseits des Steinwegs dem Berge hinum bis an das Brücklein war der Weg so tief geworden, daß Winterszeit und

---

[1]) v. Römer, Staatsrecht und Statistik des Churfürstentums Sachsen, 1788, S. 807.
[2]) Scriptores rerum Lusaticarum, Neue Folge IV, S. 293.
[3]) Sächs. Archivarbeit, S. 6b bis 7b.
[4]) Horns Handbibliothek, S. 527.

in nassen Tagen die Fuhrleute 16 Pferde vor einem beladenen Wagen haben legen müssen. Auf der Löbauer Straße aber ist der Weg so bös gewest, daß alle Fuhrleute darüber geschrieen und von Nürnberg bis nach Görlitz sich davor gefürchtet haben, daß sie ihre Rade und die Pferde die Beine darauf gebrochen haben, wie denn neulich geschehen.« Wenn dies der Zustand der bedeutendsten Handelsstraße in der Nähe der Stadt Görlitz gewesen ist, wie wird es dann in den Dörfern und auf den freien Strecken ausgesehen haben! Wenn auch gelegentlich und in einzelnen Fällen solche schlimme Zustände gebessert wurden, so traf man doch keine durchgreifenden Maßnahmen. Hieran war insbesondere der Mangel an technischen Kenntnissen schuld. Die hervorragenden Kenntnisse, die die alten Römer in der Technik im allgemeinen und im Straßenbau im besonderen hatten, waren in den Stürmen der Völkerwanderung verloren gegangen. In den Ländern Westdeutschlands waren zwar Reste alter Römerstraßen noch vorhanden; indes konnten sie das Interesse an derartigen technischen Leistungen und Kenntnissen im ganzen Mittelalter nicht wecken, da dieses nur religiöse Ideale kannte. »Mit Sündengeld, mit Huren- und Frevel-Buße sollten die Wege gebessert werden«, so schreibt Kaiser Sigismund in seiner Reformation des Weltlichen- und Polizeiwesens[1]) im Heiligen Römischen Reiche noch im Jahre 143.[2]) vor, »damit die Sünde vertreten werde«. Man erkennt hieraus den schlechten Ruf, in dem die Straßenbesserungsarbeiten standen, bei denen man »männiglichen das Geld unter die Füße« warf. Dazu kam, daß während des ganzen Mittelalters das Fahren als unritterlich verschmäht wurde, und daß der Personenverkehr fast ausschließlich zu Roß stattfand. Infolgedessen litt unter dem schlechten Zustande der Straßen nur der Frachtverkehr. Die Grundherren hatten aber gar keine Veranlassung, die Wege zu bessern, da ihre Einnahmen, insbesondere aus dem berüchtigten Grundruhrrecht, dem Rechte der Grundeigentümer auf Wagen und Waren bei Radbruch und ähnlichen Unglücksfällen, immer größer waren, je schlechter die Wege. Die Unkenntnis im Straßenbauwesen wurde also durch den Mangel an gutem Willen noch ergänzt.

Die erste Befestigung der Erdwege erfolgte naturgemäß in den Städten. Wie notwendig sie war, erkennt man daraus, daß im Jahre 1318 in der großen Handelsstadt Frankfurt (Main) die Geistlichen des Bartholomäus- und des Leonhardtstifts vertraglich nur dann zu gemeinsamer Feier gewisser Festtage in den Dom zu kommen verpflichtet waren, wenn das Wetter und »der Schmutz der Straßen« es erlaubte.[3]) Diese üblen Verhältnisse wurden zum Teil durch die landwirtschaftliche Tätigkeit der Einwohner verursacht. In Ulm war z. B. im Jahre 1410 besonders vorgeschrieben worden, daß die Einwohner ihre Schweine nur noch mittags von 11 bis 12 Uhr auf die Straßen der Stadt lassen durften. Was Wunder, daß man den traurigen Zustand der Straßen durch Aufschütten von Stroh wie in den Ställen zu bessern suchte, das im Sommer nach 8, im Winter nach 14 Tagen wieder entfernt werden mußte.

Vor allem aber war es Holz, das, in Knüppelreihen gelegt, zur Befestigung von morastigen Stellen der Straßen verwendet wurde, wie es auch in Chemnitz durch Funde an verschiedenen Stellen bewiesen worden ist.[4]) Eine Versteinung der Erddämme war unbekannt. In den Städten begann

---

[1]) Schramm, De statuis mercurialibus in Saxonia, 1726, S. 266.
[2]) Die genaue Jahreszahl ist nicht bekannt.
[3]) v. Below, Das ältere deutsche Städtewesen und Bürgertum, 1898, S. 34.
[4]) Mitteilungen des Vereins für Chemnitzer Geschichte X, 1898/99, S. 121 ff.

man am Anfange des 15. Jahrhunderts allgemein, wenn auch langsam, mit dem Pflastern einzelner Straßen, wozu meist Feldsteine oder Steine aus den Bach- und Flußbetten Verwendung fanden; aber die Straßen außerhalb der Städte blieben meist unbefestigt. Nur die sumpfigen Stellen wurden ebenfalls mit Knüppelreihen und Reisig belegt, den einzigen Baustoffen, die Jahrhunderte lang fast ausschließlich zur Befestigung der Straßen verwendet wurden. Die Ortsbezeichnung in der Zusammensetzung mit ... brück, auch Namen wie Brückenberg und ähnliche, deuten noch heute oft auf solche Knüppelwege hin. Lehmann erzählt in seinem historischen Schauplatze der natürlichen Merkwürdigkeiten im Meißnischen Ober-Erzgebirge von 1699, S. 153, daß die erzgebirgischen Pässe »jetzund auf viertel, halbe und dreiviertel Meilen mit Schalhölzern gebessert und gebrückt« seien. Auch der Zwönitzer Weg, der sehr enge sei, sei »halb mit Schalhölzern gebrückt, während der Weg von Wiesenthal nach Johanngeorgenstadt durch eitel morastige Wildnis und zum Teil auf lauter faulen Brücken« gehe. Im Ratsarchiv von Chemnitz findet sich auch eine Abrechnung über die Befestigung der Straßen durch Holz im Jahre 1577. Die geringe Verwendung von Steinen hatte darin ihren Grund, daß die Steingewinnung schwierig und teuer war. Das Lösen von Felsen durch Verwendung von Pulver soll im Jahre 1613 durch den Oberbergmeister Weigel in Freiberg erfunden worden sein. Der erste Schuß wurde jedoch erst 1643 auf der Hohen Birke bei Freiberg, also im Bergwerksbetrieb, abgegeben.[1]) An eine Gewinnung von Straßensteinen durch »kostbares« Sprengen war noch lange nicht zu denken. Statt mit Bruchsteinen und daraus gewonnenem Steinschlag wurde der Zustand der Straßen in besonderen Fällen durch Aufschütten von Sand, Geröllen und steinigen Massen zu bessern gesucht, wie es bereits im Jahre 1536 in Görlitz geschah. Dies blieb der Stand der Kenntnisse im Straßenbau in Sachsen bis zum Ausgange des 17. Jahrhunderts.

Der Postverkehr.

Im Laufe des 17. Jahrhunderts hatte sich neben dem Handelsverkehr ein anderer Verkehr auf den Straßen ausgebildet, der mit der Zeit viel unmittelbarer seinen Einfluß auf die kurfürstliche Kasse ausübte als der Frachtverkehr. Die weitverzweigten Handelsbeziehungen Leipzigs machten einen lebhaften Nachrichtendienst nötig. Bereits gegen Ende des 14. Jahrhunderts wurden regelmäßige Botenverbindungen zu Fuß und zu Pferde von Leipzig aus nach den Haupthandelsstädten Deutschlands eingerichtet. Die Botenanstalt hatte eine zunftmäßige Verfassung. Wie überall bei dieser Verfassung stellten sich auch hier Unordnung und allerlei Übelstände ein, die um so nachteiliger empfunden wurden, als der Nachrichtendienst eine Grundlage für die Erringung und Erhaltung der Handelsbedeutung Leipzigs war. Daher nahm sich der Rat Leipzigs der Sache an und übernahm 1590 die Anstalt in eigene Verwaltung. Auf der neuen Grundlage entwickelte sie sich rasch zur Blüte.[2]) Im Jahre 1608 erhielt sie eine Botenordnung mit genauen Vorschriften für ihren Dienst. Danach gab es 30 geschworene Boten und einen Botenmeister. Außer diesen sollten noch 10 vereidete Boten für den Notfall vorhanden sein. Der Botenlohn war nach Meilen mit verschiedenen

---

[1]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte VIII, 1887, S. 151.

[2]) Siehe zu folgendem: Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte, 1772, Teil VII, S. 222 ff., und Schäfer, Geschichte des Sächsischen Postwesens, 1879.

Abstufungen berechnet und betrug 2 bis 3 Groschen für eine Meile. Der Botenmeister erhielt für jeden ankommenden und abgehenden Brief 1 Pfennig.

Auch die Fürsten der damaligen Zeit hatten bereits den Wert eines schnellen und zuverlässigen Nachrichtendienstes erkannt. Die im Renaissancezeitalter wachgerufene Erinnerung an das klassische Römer- und Griechentum ließ an den Höfen den Wunsch nach einer dem alten römischen Postwesen ähnlichen Einrichtung aufkommen. Die landesherrlichen Briefschaften waren in Sachsen bis zu jener Zeit durch die Ämter entweder unmittelbar oder unter Vermittelung der Städte befördert worden, teils durch Fußboten, teils zu Pferde oder Wagen, wobei es Lehnspflicht war, die Reitpferde, Lehnklepper genannt, oder die bespannten Wagen, die Dienstgeschirre, zu stellen. Kurfürst August, unter dem Namen Vater August allgemein bekannt (1553 bis 1586), richtete einen geregelten Botendienst ein, den er von Postreitern besorgen ließ. Die Einrichtung diente, ebenso wie ihr Muster, die römische Post, nicht der Öffentlichkeit. Der Postreiter Felgenhauer wurde im Jahre 1574 zum ersten Postmeister ernannt. Unter ihm standen Boten, deren Lohn nach Meilen berechnet wurde, und zwar mit 1 Groschen bei Tag und mit 2 Groschen bei Nacht. Das Hofpostwesen wurde aber nach dem Tode des Kurfürsten August vernachlässigt; Kurfürst Christian verordnete »der Kostenersparnis halber«, daß die landesherrliche Post wiederum von Amt zu Amt bestellt werden sollte, wobei die Gemeinden die Pferde und Dienstgeschirre zu stellen hatten. Dieser Zustand erhielt sich zum Teil bis zum Anfange des 18. Jahrhunderts. Besonders schwierig war es, Briefschaften nach fremden Ländern zu befördern. Daher tauchte bereits damals der Gedanke auf, eigene Posten nach den Niederlanden und Italien einzurichten. Der Widerspruch des Reichs-Postmeisters von Thurn und Taxis ließ ihn aber nicht zur Ausführung kommen. Unter solchen Umständen war es nicht verwunderlich, daß die Regierung ein scharfes Augenmerk auf den sich in geordneter Weise entwickelnden Nachrichtendienst Leipzigs richtete, dessen sie sich gegen ein jährliches Gedingegeld bereits längere Zeit hindurch bediente. Er wurde dann auch ganz im stillen unter dem im Jahre 1613 ernannten Postmeister Sieber in eine landesherrliche Anstalt umgewandelt. Aber erst nach 1640 verstummen die Ansprüche Leipzigs auf Mitbeteiligung an dieser Verkehrsanstalt. Um das Jahr 1613 bestanden Fußbotenposten, sogenannte ordinari Boten, von Leipzig nach Nürnberg, Hamburg, Frankfurt (Main), Breslau und Prag. Im Jahre 1626 wurde auch eine Fußbotenpost über Dresden nach Prag angelegt. Die Kriegsunruhen und die wiederholten Streitigkeiten mit den Schweden und später mit Kurbrandenburg ließen aber das Postwesen nicht zur rechten Blüte kommen; noch im Jahre 1681 war das alte Botenwesen im Schwunge.

In diesem Jahre wurde aber der Anfang mit der fahrenden Post gemacht. Zwar hatten die Boten bereits seit der Mitte des 17. Jahrhunderts bei der Ausübung ihres Dienstes oft Fuhrwerk benutzt und auch Personen mitgenommen; selbst der Kurfürst Johann Georg II. (1656 bis 1680), der dem Postwesen große Aufmerksamkeit zuwandte, scheute die Beschwerlichkeit und Unannehmlichkeit nicht, selbst einmal mit der fahrenden Botenpost zu reisen, die zwischen Leipzig und Hamburg verkehrte.[1]) Aber erst im Jahre 1681 trat amtlich die geschwinde fahrende Post von Leipzig nach Hamburg zum erstenmal in Tätigkeit. Sie brauchte zu ihrem Wege 4 bis 5 Tage und ging wöchentlich zweimal. Diese Post war deswegen von besonderer Wichtigkeit, weil bis 1692 die gesamte sächsisch-holländische und -englische, zum Teil auch die sächsisch-französische

[1]) Schäfer, Geschichte des Sächsischen Postwesens, S. 71.

Post über Hamburg ging[1]), während sie später ihren Weg über Bremen nahm. Am 30. Juli 1683 fuhr die erste Postkalesche von Leipzig nach Dresden[2]) und 1686 von Leipzig über Gera, Schleiz, nach Hof und Nürnberg.[3]) 1690 wurde eine fahrende Post von Leipzig über Jena nach Frankfurt (Main) eingerichtet.[4]) Indes war das Botenwesen auch damals noch vorherrschend. Erst durch die Verordnung vom 20. Januar 1692[5]) trat ein Umschwung ein. Danach sollten die Landkutschen und Boten kein Posthorn mehr führen und keine Briefe sammeln, keine Pferde wechseln und an den Tagen nicht fahren, an denen ordinari Posten fuhren, und ohne Postnachweis nicht zum Tore hereingelassen werden. Das alte Boten- und Lohnkutschenwesen wurde dadurch zwar noch nicht vernichtet, gegen früher aber doch bedeutend beschränkt. Die Post hingegen erhielt eine eigenartige, besonders hervorgehobene Stellung, die die Grundlage zu ihrer glänzenden Entwicklung wurde. Ihr Aufschwung läßt sich am augenscheinlichsten an den Einnahmen oder, da das Postwesen verpachtet war, an der Höhe der Pachtgelder erkennen. Diese wuchs sprunghaft. Die Pachtgelder, die das Oberpostamt Leipzig zu zahlen hatte, betrugen im Jahre 1652 400 Taler, 1654 800 Taler, 1658 1000 Taler, 1691 5000 Taler, im Jahre 1696 dagegen bereits 12 000 Taler. Außerdem zahlte der Dresdener Postmeister vom Jahre 1684 ab 500 Gulden, der Bautzner vom Jahre 1693 ab 350 Taler, 1696 400 Taler und 1699 1000 Taler.[6]) Das besondere Anwachsen der Pachtgelderhöhe im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts ist ganz unverkennbar. Das Oberpostamt Leipzig hatte daran sehr hervorragenden Anteil. Vom Jahre 1691 ab stand an seiner Spitze ein tatkräftiger und weitblickender Mann, Johann Jakob Kees. Unter ihm und nach seinem Tode (1705) unter seinem Sohne entwickelte sich das Postwesen zur ersten Blüte. Auch die kurze Zeit vom 2. Mai 1694 bis zum 16. April 1696, während welcher Daser Oberpostmeister war, machte keine Ausnahme.

Von allem Anfang an waren bei der Anlage von Posten zwei Gesichtspunkte maßgebend, der Handel und die dynastischen Interessen. Demgemäß wurden auch zwei Mittelpunkte des Verkehrs geschaffen, Leipzig und Dresden. Indes überwog noch erheblich der Einfluß des Handels und somit Leipzigs auf die Entwicklung der Post. Es ist ganz selbstverständlich, daß Leipzig zunächst Verbindung durch fahrende Posten nach den großen Handelsstädten wünschte. Im Jahre 1691 waren, wie bereits erwähnt, fahrende Posten von Leipzig nach Hamburg, Frankfurt (Main) und Hof-Nürnberg eingerichtet. Diese Reihe wurde durch die fahrende Post nach Breslau über Torgau im Jahre 1694 vervollständigt. Erst im April 1711 richtete Kees der Jüngere einen regelmäßigen fahrenden Postdienst über Chemnitz, Marienberg und Reitzenhain nach Prag ein, wohin bereits früher, wie Eschert in seinem kursächsischen Postkurs von 1703 sagt, sowohl bei Meßzeiten als auch sonst die Extraposten stark gingen. Außer vielen anderen Verbesserungen im Postwesen war der Hauptfortschritt dieser Zeit, daß auch den bedeutenden aber abseits von den Durchgangsstraßen liegenden Handels- und Industrieorten Sachsens die Wohltaten einer Postverbindung zu teil und ihnen damit unschätzbare Dienste geleistet wurden. So fuhr bereits am 6. Oktober 1694 zum erstenmal eine Post über Lobstädt, Altenburg, Zwickau nach Schneeberg, die von 1698 ab über Borna geleitet wurde. Zwar war in Schneeberg die Silberausbeute schon längst stark zurückgegangen; aber man grub dort

[1]) Schäfer, Geschichte des Sächsischen Postwesens, S. 163.
[2]) Desgl., S. 84.
[3]) Desgl., S. 80.
[4]) Desgl., S. 69.
[5]) Codex Augusteus.
[6]) Schäfer, Geschichte des Sächsischen Postwesens, S. 102 ff.

auch nach Kobalt, aus dem man gelernt hatte, eine himmelblaue Farbe herzustellen. Zahlreiche Farbenwerke um Schneeberg verarbeiteten das graue Kobalterz. Außer Kobalt wurde im obersten Erzgebirge auch Eisen gewonnen, und zwar hauptsächlich in den Städten Schwarzenberg, Eibenstock und Johanngeorgenstadt. Die Eisengruben in der Umgebung dieser Städte zählten nach Hunderten und die Bergleute nach Tausenden. Im 18. Jahrhundert wies die Umgebung von Johanngeorgenstadt allein einmal 355 Eisengruben auf. In zahlreichen Eisenhämmern wurde das gewonnene Eisen zur Handelsware und zu Werkzeugen verarbeitet.[1]) Die neu angelegte fahrende Post, die um die Mitte des 18. Jahrhunderts über Eibenstock bis Johanngeorgenstadt weitergeführt wurde, erschloß somit ein großes Industriegebiet und gereichte dem Farben- und Blechhandel zu außerordentlichem Nutzen. Dasselbe gilt von der am 20. Juni 1696 zum erstenmal abgegangenen Post von Leipzig über Chemnitz nach Annaberg. Die Silberausbeute aus den Annaberger Zechen war zwar bereits um 1600 fast null und die durch den märchenhaften Silberreichtum herbeigezogene Bevölkerung mußte sich nach anderen Erwerbsquellen umsehen, wenn sie in der rauhen Gegend nicht dem Elende verfallen wollte. Hier öffnete nicht die Mutter Erde ihren Schoß, um mit ihren Gaben der Not zu steuern, wie es im westlichen Teile des Erzgebirges der Fall war; die Bewohner mußten sich selbst neue Erwerbsquellen suchen und fanden sie in der Spitzenklöppelei und dem Posamentieren, beides Industriezweige, die genügend lohnende Beschäftigung boten. Soll doch Barbara Uttmann, die Begründerin der Spitzenklöppelei im Erzgebirge, allein zu Zeiten gegen 900 Klöpplerinnen beschäftigt haben.[2]) Die beiden Hauptindustriegegenden des oberen Erzgebirges waren von nun an mit der Handelsstadt Leipzig durch Postverkehr verbunden. Auch den östlichen Teil des Erzgebirges erschloß Kees durch die am 9. Mai 1698 eingerichtete fahrende Post von Leipzig über Colditz und Nossen nach der alten Bergstadt Freiberg. Dieser Postlauf wurde im Jahre 1700 über Grimma verlegt und in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts über Frauenstein nach Teplitz verlängert. Der Nutzen, den die Anlegung der neuen Posten stiftete, erstreckte sich aber nicht nur auf ihre Endpunkte; auch alle von ihnen berührten Orte nahmen teil daran. Vor allen waren es die beiden Haupthandelsstädte im erzgebirgischen Becken, Zwickau und Chemnitz, mit ihrer Umgebung, die aus der geregelten Postverbindung mit Leipzig unschätzbaren Gewinn zogen.

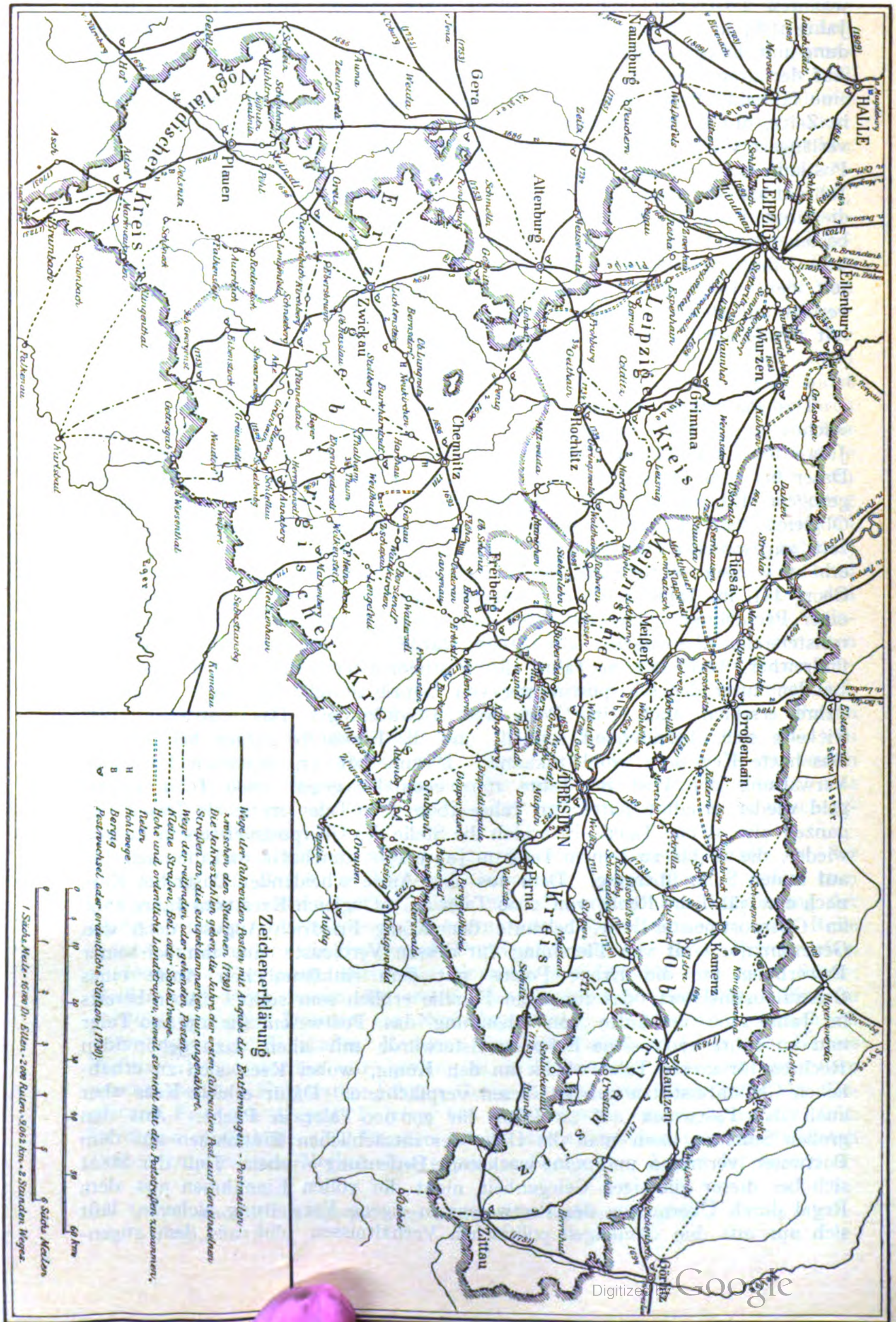
Außer wirtschaftlichen waren auch dynastische Gesichtspunkte bei der Errichtung von Posten maßgebend, namentlich soweit diese Dresden zum Ausgangspunkte hatten, wobei nicht nur die erleichterte Beförderung der landesherrlichen Briefschaften, sondern auch das Bestreben eine Rolle spielte, insbesondere die Hauptstadt Dresden als solche in ihrem Erwerbsleben zu fördern. Das ganze Mittelalter hindurch war Dresden eine arme Stadt; Meißen und Pirna waren die ersten Handelsplätze an der Elbe. Erst im Jahre 1455 erhielt Dresden ein Niederlagsprivileg. Nachdem es jedoch im Jahre 1485 zur dauernden Residenz der albertinischen Linie des Hauses Wettin erhoben worden war, gewann es an Bedeutung. Aber erst unter dem prachtliebenden Kurfürsten Johann Georg II. und vor allem unter der Regierung Friedrich Augusts I. (1694 bis 1733) begann seine glänzendste Zeit. In dieser entwickelte sich Dresden infolge der zahlreichen neu eingerichteten Posten zum zweiten Verkehrsknotenpunkte Sachsens. Außer der bereits er-

[1]) Wünsche, Schulgeographie des Königreichs Sachsen, S. 30 ff.
[2]) Desgl., S. 57 ff.

wähnten Postverbindung mit Leipzig über Meißen und Oschatz, die im Jahre 1683 ins Leben getreten war, wurde im Jahre 1700 eine neue Verbindung mit Leipzig über Nossen, Waldheim, Colditz und Grimma geschaffen. Auf der alten Reichsstraße nach Chemnitz und Zwickau wurde im Jahre 1693 eine fahrende Post eingerichtet, die im Jahre 1696 mit Erlaubnis des Hofes in Zeitz, durch das Vogtland über Reichenbach, Plauen, Hof nach Nürnberg verlängert wurde und ihre Fortsetzung nach Osten in dem 1711 angelegten Postlaufe nach Zittau fand. Nach dem Norden und Nordosten wurde im Jahre 1704 die Post über Großenhain nach Lübben und im Jahre 1709 die über Königsbrück und Hoyerswerda nach Guben eröffnet. Auch die bestehenden Posten erfuhren Verbesserungen und Beschleunigungen. Seit dem Jahre 1703 wurde die Post nach Berlin über Baruth und Zossen geleitet, seit dem Jahre 1704 die nach Leipzig teilweise auf kürzere Straßenzüge verlegt mit Pferdewechsel in Wurzen, Calbitz, Seerhausen und Meißen. Damit wurde auch Dresden der Ausgangspunkt zahlreicher Postverbindungen.

Die Staatspost im Jahre 1712.

Das Postwesen wurde unter dem Postmeister Sieber ein Regal und als solches verpachtet. An seiner Spitze stand nach dem Tode Siebers im Jahre 1650 Mühlbach bis zum Jahre 1681, Egger bis zum Jahre 1684 und Daser bis zum Jahre 1691. In diesem Jahre wurde der nach Leipzig zugezogene Kaufmann Johann Jacob Kees auf das Postwesen aufmerksam. Obgleich dem Oberpostmeister Daser seine Stelle im Jahre 1690 auf Lebenszeit zugesprochen worden war und das Pachtgeld von 1000 Taler nicht erhöht werden sollte, wurde doch nach dem Tode des Kurfürsten Johann Georg III. im Jahre 1691 das Angebot des Kaufmanns Kees auf Zahlung einer Pachtsumme von 5000 Taler angenommen und diesem die Oberpostmeisterstelle übertragen. Die Stelle wurde von 1693 an noch viel einflußreicher, da in diesem Jahre alle Postbediensteten in den kursächsischen Landen unter den Oberpostmeister von Leipzig gestellt wurden. In diesem Jahre erschien auch eine Post- und Taxordnung. Das Postwesen entwickelte sich überraschend schnell, und die Einkünfte stiegen beträchtlich. Das hatte Kees sehr wohl erkannt. Darum bot er, nachdem Daser die Verwaltung der Post im Jahre 1694 ebenfalls gegen 5000 Taler Pachtgeld wieder erhalten hatte, im Jahre 1696 7000 Taler mehr als Daser, im ganzen also 12 000 Taler. Er erhielt die Stelle des Oberpostmeisters in Leipzig wieder, die er bis zu seinem Tode im Jahre 1705 innehatte und die nach ihm auf seinen Sohn überging. Dem aus dem Amte scheidenden Daser bot Kees noch eine jährliche Rente von 1000 Taler an. Obgleich Kees vom Jahre 1696 an Oberpostmeister war, belehnte der König Friedrich August doch den Generalmajor Graf von Flemming für dessen Verdienste um ihn bei seiner Bewerbung um die Krone Polens mit dem einkömmlichen Amte eines Generalpostmeisters, das für seine Familie erblich sein sollte. Aber bereits im Jahre 1700 verkaufte von Flemming das Postwesen für 150 000 Taler und im Jahre 1703 seine Erbpostmeisterwürde mit allen dazu gehörenden Rechten für 20 000 Taler wieder an den König, wobei Kees sich zu erheblichen Geldunterstützungen an diesen verpflichtete. Dafür erhielt Kees aber auch das Postwesen auf 12 Jahre für 200 000 Taler in Pacht. Aus den großen Summen kann man die Höhe der tatsächlichen Einnahmen aus dem Postwesen vermuten und seine wachsende Bedeutung ersehen. Daß der Staat sich bei dieser günstigen Gelegenheit nicht die vollen Einnahmen aus dem Regal durch Übernahme des Postwesens in eigene Verwaltung sicherte, läßt sich nur aus den damaligen politischen Verhältnissen und aus dem augen-



Die Poststraßen im Königreiche Sachsen um das Jahr 1800.

blicklichen Bedürfnisse der Krone nach größeren Geldmitteln erklären. Unter Kees dem Jüngeren trat dann auch eine Änderung der Stellung des Staates zum Postwesen ein. Er hatte viele Unannehmlichkeiten, auch Anfeindungen zu erdulden. Insbesondere wurde gegen ihn und seine Familie ein »fiskalischer Prozeß« angestrengt, der noch auf die Amtszeit seines Vaters zurückgriff. Es war zweifelhaft, ob der Prozeß für ihn günstig ausfallen würde. Darum gab er bereits am 1. Juli 1712 das Postwesen freiwillig gegen eine Abfindungsumme von 150 000 Taler an den König zurück. Von nun an blieb es in unmittelbarer Staatsverwaltung. Über seinen Stand um das Jahr 1800 gibt die Karte auf S. 404 einen Überblick. (Schluß folgt.)

Reichsgerichtsentscheidung, betreffend die Abhebung eines Teiles des Bankguthabens auf Grund eines gefälschten Schecks.

Der eingetragene Verein .... in B. unterhielt ein Konto bei der Depositenkasse O der ...... Bank und hatte zur Verfügung über das von ihm dort als »tägliches Geld« niedergelegte Guthaben ein Scheckbuch der Bank erhalten. Die für diesen Scheckverkehr geltenden Bedingungen lauten folgendermaßen: »1. Die von der Bank ausgegebenen Scheckformulare müssen sorgfältig aufbewahrt werden; ihr etwaiger Verlust ist der Bank rechtzeitig schriftlich anzuzeigen, um die Zahlung an einen Unberechtigten zu verhindern. 2. ...... 3. ...... 4. Alle Folgen und Nachteile des Zuwiderhandelns (1, 2 und 3) sowie der mißbräuchlichen Verwendung von Scheckformularen trägt der Kontoinhaber.«

Am 6. September 1910 entwendete P., ein Angestellter des Vereins, aus dessen Scheckbuch ein Formular, füllte es auf den Betrag von 10 000 ℳ aus, fälschte mit Hilfe eines Faksimilekautschukstempels, der im Geschäftszimmer des Vereins für den Schriftwechsel benutzt wurde, die Unterschrift des zur Zeichnung für den Verein berechtigten Direktors und ließ sich auf die so gefälschte Urkunde aus dem damals 15 000 ℳ betragenden Guthaben des Vereins jene 10 000 ℳ von der Bank auszahlen. Der Verein erhob Klage mit dem Antrage, festzustellen, daß sein Guthaben bei der Bank durch die am 6. September 1910 auf Grund des gefälschten Schecks geleistete Zahlung von 10 000 ℳ nicht vermindert sei, und die Bank zur Erstattung von 10 000 ℳ nebst 4 v. H. Verzugzinsen zu verurteilen.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die vom Kläger gegen das Urteil eingelegte Berufung wurde vom Königlich Preußischen Kammergerichte verworfen. Auch die Revision des Klägers wurde vom Reichsgerichte durch das Urteil vom 28. Januar 1913 zurückgewiesen, und zwar aus folgenden Gründen:

> »1. Die Revision macht zunächst geltend: Wenn auch zwischen den Parteien ein Vertragsverhältnis bestanden habe, kraft dessen der Kläger zur Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zwecks Verhütung eines Mißbrauchs der Formulare verpflichtet gewesen sei, so könne durch dieses Vertragsverhältnis die Beklagte doch nur dann geschützt werden, wenn sie einen Scheck als Quittung annehme, der nach § 1 des Scheckgesetzes ein rechtsgültiger Scheck sei. Im vorliegenden Falle sei aber das von P. ausgefüllte Formular kein

gültiger Scheck gewesen, weil es an dem Erfordernisse der Unterschrift gefehlt habe.

Diese Ausführung ist unzutreffend. Denn ein Mißbrauch der Scheckformulare, zu deren sorgfältiger Aufbewahrung der Kläger der Beklagten gegenüber verpflichtet war, konnte auch in der Weise stattfinden, daß die Unterschrift auf einem Formular durch einen Faksimilestempel hergestellt und bei der Beklagten der Glaube hervorgerufen wurde, es handle sich um eine Unterschrift.

2. Die Revision rügt sodann eine Verkennung des Maßes der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und führt aus, das Berufungsgericht überspanne dieses Maß, wenn es verlange, daß Scheckformulare, wenn nicht in einem eisernen Geldschranke, doch in einem mit einem Kunstschlosse versehenen Behältnis aufbewahrt werden müßten.

Auch diese Rüge ist nicht begründet. Mit Rücksicht darauf, daß der Scheckverkehr große Gefahren in sich birgt, insbesondere die mißbräuchliche Benutzung eines Scheckformulars leicht möglich ist, muß bei der Aufbewahrung solcher Formulare mit besonderer Sorgfalt verfahren werden. Eine erhöhte Sicherheit des Aufbewahrungsbehältnisses war aber in einem Falle wie dem vorliegenden erforderlich. Denn in dem Zimmer, in dem der zur Aufbewahrung der Scheckformulare dienende Schreibtisch stand, durften sich außer der mit der Verwahrung betrauten Buchhalterin L. noch ein Kontorfräulein und der erst seit wenigen Monaten dort beschäftigte Hilfsschreiber P. aufhalten, und die Buchhalterin L. war während der Bureaustunden nicht ständig in dem Zimmer anwesend, sondern verließ es auf kürzere oder längere Zeit. Wenn das Berufungsgericht in Berücksichtigung dieser Umstände die im Verkehr gebotene Sorgfalt nur als gewahrt ansieht bei der Aufbewahrung der Scheckformulare in einem verschlossenen Behältnisse, das nur mit besonderer Schwierigkeit zu öffnen, also mit einem Kunstschlosse versehen ist, so ist darin eine Verkennung des Begriffs der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht zu finden.

3. Endlich rügt die Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht ein Verschulden der Beklagten bei Einlösung des Schecks verneint, indem es eine vorherige telephonische Anfrage der Beklagten bei dem Kläger für nicht erforderlich erachtet habe.

Auch diese Rüge ist unbegründet. Selbst wenn, wie der Kläger behauptet hat, bei der Vorlegung von Schecks in solchem Betrage wie hier durch einen unbekannten Überbringer eine vorherige Anfrage vor der Auszahlung üblich sein sollte, so kann doch in Anbetracht der gegebenen Umstände in einem solchen Unterlassen ein Verschulden nicht gefunden werden. Der Umstand, daß der Überbringer des Schecks den Beamten der Beklagten nicht bekannt war, muß von vornherein bei der Beurteilung ausscheiden, da der Scheckverkehr es gerade mit sich bringt, daß in zahlreichen Fällen Personen, die der Bank nicht bekannt sind, Schecks zur Zahlung vorzeigen, so namentlich in allen den Fällen, in denen der Kontoinhaber seinen Gläubigern Schecks auf sein Bankkonto einhändigt und die Gläubiger dann die Schecks zur Einlösung bei der Bank vorlegen. Die Abhebung eines Betrags von 10 000 ℳ war aber im vorliegenden Falle ebenfalls nicht geeignet, einen Verdacht bei den Beamten der Beklagten zu erwecken, da, wie das Berufungsgericht festgestellt hat,

der klagende Verein aus einer Anzahl äußerst leistungsfähiger großer Unternehmer besteht, so daß die Verwendung eines Betrags von 10 000 M für geschäftliche Zwecke nichts Auffälliges hatte. Endlich kam hinzu, daß der Beklagten die Abhebung des Betrags vorher telephonisch angezeigt worden war, also um so weniger ein Grund zu einer telephonischen Anfrage ihrerseits bestand.«

Literaturverzeichnis zur deutschen Postgeschichte.

Von Postsekretär E. Kießkalt in Nürnberg.

Im Archiv 1910, S. 386ff., habe ich ein Literaturverzeichnis zur deutschen Postgeschichte bis zum Jahre 1872 veröffentlicht, nachdem bereits im Jahrgange 1909, S. 144, die »Postliteratur aus dem 17. und 18. Jahrhundert« von Dr. Görs erschienen war. Wie ich später gesehen habe, ist in den Jahrgängen von 1873 bis 1912 nur ein Teil der in diesen 40 Jahren erschienenen postgeschichtlichen Literatur erwähnt. Eine Zusammenfassung des zerstreuten Stoffes erscheint aber für den Forscher notwendig, besonders da manche Schriften sehr selten geworden sind und kaum bekannt sein dürften. Ich habe mich daher zu einer Fortsetzung der beiden Literaturverzeichnisse entschlossen, wobei es mir gelungen ist, sie auch für die Zeit vor 1873 in einigen Punkten zu ergänzen.

1790. Prof. Rothammer in Regensburg. Historisch-statistische Abhandlung über das kaiserl. Reservatrecht des Reichspostwesens als eines fürstl. Taxisschen Erblehens ..... zur Entlarvung der aufrührerischen Druckschrift über die Mißbräuche desselben usw. und anderer Gegenschriften. — Teutschland 1790, mit teutscher Wahrheit.

1792. Nonne. Über das gemeine Reichspostwesen (Hildburghausen).

1797. Joh. Friedr. Bohn. Wie sichert man sich vor Brief-Erbrechung und deren Verfälschung? (Lübeck u. Leipzig.)

1800. Roth. Geschichte des Nürnbergischen Handels (Leipzig).

18..? Geheimer Rat Bergfeld. Nachrichten über den Zustand des Postwesens in den Herzogtümern Sachsen-Weimar und Eisenach vor dem Abschluß des Thronlehensvertrags mit dem Fürsten von Thurn und Taxis im Dezember 1816 (Weimar).

1819. Verhandlungen über einige der wichtigsten Angelegenheiten des Postwesens in Bayern, veranlaßt durch einen Antrag des Hofkammerraths Mich. Wankel (München).

1843. Paul Girand. Preußische Postzustände (Königsberg, Theod. Theile).

1848. C. v. Negelein. Die Deutsche Reichspost. Beantwortung einer Zeitfrage (Breslau. Graß, Barth u. Co.).

1848. Ober-Postsekr. von Negelein. Entwurf der Grundzüge einer Verfassung der deutschen Posten und deren Centralisation (Breslau).

1848. Oberpostamtssekr. Hüttner. Die Centralisation der deutschen Posten (Leipzig).

1849. Beiträge zur Erörterung der deutschen Postfrage (Stuttgart).
1851. Prepiz. Das deutsche Postwesen und dessen künftige Gestaltung (Stuttgart).
1858. Alex. Flegler. Zur Geschichte der Posten (Nürnberg).
1858. F. J. Mone. Die Rheinschifffahrt vom 13. bis 15. Jahrh. (Zeitschr. f. Gesch. des Oberrheins IX).
1861. F. J. Mone. Verkehrswesen vom 15.—17. Jahrhundert (Zeitschr. f. Gesch. des Oberrheins XII).
1861. B. Greiff. Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494—1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg (Augsburg).
1871. Perrot. Zur Geschichte des Verkehrswesens (Rostock, Ernst Kuhn).
1871. B. E. König. Deutschlands Feldpost 1870/71 (Gera, Ißleib).
1872. Emil Weller. Die ersten deutschen Zeitungen (Tübingen).
1873. K. E. Löper. Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen (Straßburg).
1873. Dr. L. Ennen. Geschichte des Postwesens in der Reichsstadt Cöln (in Müllers Zeitschr. f. deutsche Kulturgeschichte).
1880. Franz Ilwof. Das Postwesen in seiner Entwicklung von den ältesten Zeiten bis in die Gegenwart (Graz, Verl. Leuschner u. Lubensky).
1880. Prof. Gottfried Ritter v. Rittershain. Die Reichspost der römischen Kaiser (Berlin, Verl. Karl Habel).
1881. Fr. Flügge. Lose Blätter aus der Rostocker Postchronik (Rostock).
1883. L. Faulhaber. Geschichte der Post in Frankfurt a. M. (Archiv f. Frankfurts Gesch. u. Kunst, Neue Folge, Bd. 10).
1884. C. F. Scheidler. Die Posteinrichtungen Karls des Großen und Ludwigs des Frommen (München).
1885. Prof. Dr. J. Schneider. Die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken im deutschen Reich (Leipzig).
1885. C. E. Löper. Zur Geschichte des österreichischen Postwesens (Union Postale, Heft 9–12).
1886. Karl Keesbacher. Beitrag zur Geschichte des Verkehrs- bzw. Postwesens des Hoch- und Erzstiftes Salzburg (Salzburg).
1886. A. v. Kirchenheim. Die Universitätsbotenanstalten des Mittelalters (Altenburg).
1886. K. Lamprecht. Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter (Leipzig).
1887. Dr. Mich. Geistbeck. Der Weltverkehr (Freiburg Br.).
1887. Franz H. Quetsch. Das Verkehrswesen am Mittelrhein im Altertum (Mainz).
1888. Dr. Wilh. Götz. Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels (Stuttgart).
1889. Dr. J. Rübsam. Johann Baptista von Taxis, ein Staatsmann und Militär (Freiburg Br.).
1889. Dr. J. Rübsam. Das Postwesen zu Konstanz vor 100 Jahren (Konstanzer Beiträge II, 9).
1889. Prof. F. Reuleaux. Der Weltverkehr und seine Mittel (Leipzig u. Berlin).
1889. B. E. Crole. Geschichte der deutschen Post (Eisenach).
1889—1891. Dr. G. Steinhausen. Geschichte des deutschen Briefes. 2 Bde. (Berlin).
1890. Gust. Schäfer. Ursprung und Entwicklung der Verkehrsmittel nach geschichtl. Quellen dargestellt (Dresden).

1891. Franz H. Quetsch. Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein (Freiburg Br.).

1891. Bernhard Stolte. Beiträge zur Geschichte des Postwesens im ehemal. Hochstifte Paderborn (Paderborn, Verl. Ferd. Schöningh).

1891. A. Rosenkranz. Die Schleswig-Holsteinische Post 1848—1852 und deren Postschillinge.

1891. Dr. Haas. Entwicklung der Posten vom Altertum bis zur Neuzeit (Stuttgart, J. B. Metzler).

1892. Armin Humann. Geschichte des Postwesens von Hildburghausen (Hildburghausen, Gadow u. Sohn).

1893. Postprojekte des Beat Fischer von Graf Taxis-Innsbruck (Österreich. Verkehrszeitung, 23. Jahrg. Nr. 31—44).

1893. Dr. Ed. Maria Schranka. Datenzeiger der Weltpostgeschichte (Verl. H. Roskoschny, Leipzig).

1893. Prof. F. C. Huber. Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs (Tübingen, Verl. H. Laupp).

1894. Veredarius. Das Buch von der Weltpost (Berlin, Verl. H. J. Meidinger).

1894. Van der Borght. Das Verkehrswesen (Leipzig).

1895. Ph. Ruppert. Konstanzer Handel im Mittelalter (Konstanzer Gesch. Beiträge, Heft 4).

1898. Oskar Grosse. Die Beseitigung des Thurn und Taxisschen Postwesens in Deutschland durch Heinr. Stephan (Minden i. W.).

1899. J. Rübsam. Ein internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1563 (L'Union postale, Bd. 14, Bern).

1899. Bruno Emil König. Schwarze Cabinette; eine Geschichte der Briefgeheimnisentheiligungen, Perlustrationen u. Brieflogen (Leipzig, Verl. Friedr. Luckhardt).

1900. B. E. Crole (Bruno Emil König). Illustrierte Geschichte der deutschen Post von ihren Anfängen bis zum Ableben Kaiser Wilhelms I. Bd. I. (Leipzig, Verl. Friedr. Luckhardt).

1900. Joh. Brunner. Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart (München).

1900. Die ersten 50 Jahre der österreichischen Bahnposten (Wien).

1900. Prof. Dr. Al. Schulte. Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs (Leipzig).

1901. Friedrich Weber. Post und Telegraphie im Königreich Württemberg (Stuttgart).

1902. Dr. G. Rüthning. Geschichte der Oldenburgischen Post (Oldenburg, Gerh. Stalling).

1902. R. Grosse. Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert (Tübingen u. Leipzig, Verl. J. C. Mohr. 5. Band, Heft 4 der volkswirtschaftl. Abhandlungen der badischen Hochschulen).

1903. Das Augsburger Postwesen (Union postale, Jahrg. 28, Heft 12).

1904. Georg Bals. Das bayerische Post- und Telegraphen-Reservatrecht (Erlangen, Verl. Junge u. Sohn).

1905. Alfr. Karll. Aachener Verkehrswesen bis zum Ende des 14. Jahrhunderts (Aus »Aachens Vorzeit«, Jahrg. 1905, S. 66—195).

1907. Dr. Ludwig Salomon. Allgemeine Geschichte des Zeitungswesens (Leipzig).

1908. Postdirektor C. Eßlinger. Das Postwesen in Ostfriesland von 1744—1806 (Aurich, D. Friemann).

1908. Ernst Kießkalt. Das königl. bayerische Postwesen seit seinem Bestehen als Staatsanstalt (München, Verl. G. Franzsche Hofbuchdruckerei).

1908. Fritz Ohmann. Die Anfänge des Postwesens und das Emporkommen der Taxis in Italien (Dissert. Bonn).

1909. Albert Lotz, Geschichte des deutschen Beamtentums (Berlin, R. v. Decker).

1909. Fritz Ohmann. Die Anfänge des Postwesens und die Taxis (Leipzig, Dunker u. Humblot).

1909. Franz Jos. Renzing. Geschichte des Postwesens im Fürstbistum Münster (Hildesheim).

1909. Albert Stucki. Grundriß der Postgeschichte mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Verkehrsverhältnisse (Bern, Verl. A. Francke).

1910. K. Löffler. Geschichte des Verkehrs in Baden, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung (Boten-, Post- u. Telegraphenverkehr) von der Römerzeit bis 1872 (Heidelberg, Carl Winters Universitätsbuchhandlung).

1910. Heinr. Haaß. Das hessische Postwesen bis zum Anfange des 18. Jahrhunderts (Dissert. Marburg).

1911. Heinr. Bernhards. Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle (Hannover).

1911. K. B. Staatsministerium f. Verkehrsangelegenheiten. Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost 1. III. 1808 bis 31. XII. 1908 (München).

1911. Wilh. Mummenhoff. Der Nachrichtendienst zwischen Deutschland und Italien im 16. Jahrhundert (Dissert. Berlin).

1912. Eugen Trapp. Ottavio Cotognos Internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1623 (Regensburg, Verl. G. J. Manz).

Oswald Redlich. Vier Stundenpässe aus den Jahren 1496—1500 (Mitteil. des Instituts für österr. Geschichtsforschung 12).

W. Heyd. Schwaben auf den Messen von Genf und Lyon (Württemb. Vierteljahrshefte, neue Folge 1).

W. Heyd. Der Verkehr süddeutscher Städte mit Genua während des Mittelalters (Forschungen zur deutschen Geschichte, Bd. 24).

R. Koser. Briefgeheimnisverletzungen (Histor. Zeitschrift XLIII, S. 88 ff.).

Dr. J. Rübsam. Postgeschichtliches aus dem 17. Jahrhundert (Histor. Jahrbuch, 25).

E. Eichler. Zur Geschichte des Post- und Reiseverkehrs im alten Straßburg (Jahrbuch f. Gesch. usw. v. Elsaß-Lothringen XX).

Fr. Runge. Das Osnabrücksche Postwesen in älterer Zeit (Mitteil. des Vereins für Geschichte usw. von Osnabrück 28).

Th. Wiesenthal. Aus der Geschichte des Mühlhäuser Postwesens. Mit Zusätzen und Anmerkungen von E. Heydenreich u. K. Brunn, gen. von Kauffungen (Mühlhäuser Geschichtsblätter, 5).

KLEINE MITTEILUNGEN.

Statistik der Kraftfahrzeuge. Im I. Vierteljahrshefte 1913 zur Statistik des Deutschen Reichs werden u. a. statistische Angaben über den Bestand an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reiche sowie über den Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge in Deutschland veröffentlicht, denen wir folgende Einzelheiten entnehmen. Am 1. Januar 1913 wurden im deutschen Reichsgebiet insgesamt 77 789 Kraftfahrzeuge gezählt, von denen 70 085 oder 90,1 v. H. der Personenbeförderung und 7704 oder 9,9 v. H. der Lastenbeförderung dienten. Gegenüber den von uns zuletzt mitgeteilten gleichartigen Zahlen nach dem Stande vom 1. Januar 1910 (Archiv 1910, S. 201) bedeutet dies eine Zunahme bei den Kraftfahrzeugen überhaupt um 27 848 Fahrzeuge oder um 55,8 v. H., bei den Personenkraftfahrzeugen um 23 163 Fahrzeuge oder um 49,4 v. H. und bei den Lastkraftfahrzeugen um 4685 Fahrzeuge oder um 155,2 v. H. Hiernach ist die Zahl der Lastkraftfahrzeuge verhältnismäßig bei weitem am stärksten gestiegen. Krafträder befanden sich am 1. Januar 1913 unter den Personenkraftfahrzeugen nur noch 20 325, das sind 29,0 v. H. aller dem Personenverkehr dienenden Kraftfahrzeuge, gegen 22 283 und 47,5 v. H. am 1. Januar 1910, und unter den Lastkraftfahrzeugen nur noch 123, das sind 1,6 v. H. aller dem Lastverkehr dienenden Kraftfahrzeuge, gegen 196 und 6,5 v. H. am 1. Januar 1910. Der Anteil der Krafträder ist mithin sowohl bei den Personen- als auch bei den Lastkraftfahrzeugen nicht nur nach den wirklichen Zahlen, sondern noch bedeutend stärker dem Verhältnisse nach zurückgegangen. Über die verschiedenen Verwendungsarten der zur Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge gibt die nachstehende Gegenüberstellung Aufschluß.

Von den Personenkraftfahrzeugen wurden verwendet:	am 1. Januar 1910		am 1. Januar 1913	
	Fahrzeuge	v. H.	Fahrzeuge	v. H.
im Handelsgewerbe und in sonstigen Gewerbebetrieben	19 149	40,8	26 678	38,0
zu Vergnügungs- und Sportzwecken ...	18 131	38,6	26 408	37,7
für besondere Berufszwecke (Ärzte, Feldmesser usw.), etwa	5 435	11,6	8 249	11,8
im öffentlichen Fuhrverkehr (Kraftdroschken, Kraftomnibusse)	3 277	7,0	7 031	10,0
in der Land- und Forstwirtschaft sowie im Dienste öffentlicher Behörden ...	930	2,0	1 719	2,5
zusammen	46 922	100,0	70 085	100,0.

Verhältnismäßig am meisten hat die Zahl der dem öffentlichen Fuhrverkehr dienenden Personenkraftfahrzeuge zugenommen. Allein im Kalenderjahre 1912 betrug die Zunahme 1800 Fahrzeuge oder 33,6 v. H. gegenüber dem Stande des unmittelbar vorhergegangenen Jahres.

Die Zahl der ausländischen Kraftfahrzeuge, die die Reichsgrenze überschritten haben, belief sich in der Zeit vom 1. Oktober 1911 bis 30. Sep-

tember 1912 auf 22 326, und zwar 1406 oder 6,3 v. H. Krafträder und 20 920 oder 93,7 v. H. Kraftwagen, gegen 12 934 ausländische Kraftfahrzeuge (1024 oder 7,9 v. H. Krafträder und 11 910 oder 92,1 v. H. Kraftwagen) in der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909. Von den ausländischen Kraftfahrzeugen stammten:

aus:	in der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909		in der Zeit vom 1. Oktober 1911 bis 30. September 1912	
	Fahrzeuge	v. H.	Fahrzeuge	v. H.
Frankreich	4 165	32,2	7 990	35,8
Österreich-Ungarn	2 676	20,7	6 117	27,4
Belgien	1 786	13,8	1 654	7,4
der Schweiz	1 698	13,1	2 500	11,2
den Niederlanden etwa	945	7,3	1 626	7,3
- Vereinigten Staaten von Amerika etwa	685	5,3	487	2,2
Großbritannien und Irland etwa	440	3,4	737	3,3
anderen Ländern etwa	539	4,2	1 215	5,4
zusammen	12 934	100,0	22 326	100,0.

Von den einzelnen Monaten wies den stärksten Verkehr über die Reichsgrenze, wie im Jahre 1909, wieder der Monat August auf, und zwar mit 4915 Kraftfahrzeugen.

Die preußischen Sparkassen im Rechnungsjahre 1911[1]). Die öffentlichen und Privat-Sparkassen Preußens haben sich im Rechnungsjahre 1911 weiter günstig entwickelt. Ihre Zahl ist während des Rechnungsjahrs von 1711 auf 1736 gestiegen. Von den öffentlichen Sparkassen waren 786 städtische, 282 Landgemeinde- usw. Sparkassen, 481 Kreis- und Amtssparkassen und 6 Provinzial- und ständische Sparkassen. Mit den an die 1736 Sparkassen angegliederten 6656 Annahme-, Sammel- usw. Stellen betrug die Gesamtzahl der Sparstellen 8392. Die meisten Sparstellen (1337) hatte die Rheinprovinz, es folgen die Provinz Schlesien mit 1062, Sachsen mit 902, Hannover mit 804, Brandenburg (ohne den Stadtkreis Berlin) mit 707, Westfalen mit 653, Hessen-Nassau mit 636, Ostpreußen mit 604, Schleswig-Holstein mit 580, Posen mit 356, Pommern mit 306, Westpreußen mit 304, der Stadtkreis Berlin mit 107 und die Hohenzollernschen Lande mit 34 Sparstellen. Im Durchschnitt entfiel auf 52,7 qkm eine Sparstelle.

Am Jahresschlusse belief sich der Bestand der in den Händen der Einleger befindlichen Sparbücher auf 13 417 394, das sind 32,9 Sparbücher auf 100 Einwohner.

[1]) Nach dem Statistischen Jahrbuch für den Preußischen Staat. 1912. Herausgegeben vom Königlichen Statistischen Landesamt in Berlin.

Auf den Sparbüchern wurden

gutgeschrieben an Einlagen und kapitalisierten Zinsen..	3 933	Millionen Mark,
abgeschrieben für Rückzahlungen..................	3 203	- -
mithin Zuwachs ...	730	Millionen Mark.

Der Einlagebestand betrug am Jahresschlusse 11 837 Millionen Mark gegenüber 11 107 Millionen Mark zum gleichen Zeitpunkte des Vorjahrs. Auf ein Sparbuch entfiel ein durchschnittliches Guthaben von 882 Mark, auf den Kopf der Bevölkerung ein solches von 290 Mark.

Von dem Vermögen der Sparkassen waren angelegt 12 258 Millionen Mark, und zwar in Hypotheken 7 420 Millionen Mark oder 60,5 v. H., in Inhaberpapieren 2830 Millionen Mark oder 23,1 v. H. (darunter 342 Millionen Mark in Schuldverschreibungen des Deutschen Reichs und 1015 Millionen Mark in Schuldverschreibungen Preußens), bei öffentlichen Anstalten und Vereinigungen 1499 Millionen Mark oder 12,2 v. H., auf Schuldscheine, gegen Wechsel, Faustpfand usw. 509 Millionen Mark oder 4,2 v. H. An flüssigen Geldern waren am Jahresschlusse rund 161 Millionen Mark vorhanden.

Die Rücklage wurde 1911 um 13 Millionen Mark auf 646 Millionen Mark erhöht.

Kraftwagenverkehr in Togo. Die an unsere Mitteilungen auf S. 285 über die Straßenverhältnisse im Schutzgebiet Togo geknüpfte Hoffnung auf baldige Entwicklung des Kraftwagenverkehrs hat sich bereits teilweise verwirklicht. Auf der 5 m breiten und 54 km langen Kunststraße Palime-Kpandu ist ein Kraftwagenbetrieb eingerichtet worden, der hauptsächlich bezweckt, die Landeserzeugnisse: Palmöl, Palmkerne, Kakao und Baumwolle, aus den westlich des Togogebirges gelegenen, landwirtschaftlich wertvollen und gut bevölkerten Gebieten schneller und billiger als bisher der Eisenbahn zuzuführen. Zunächst finden in der Woche durchschnittlich vier Fahrten von Palime nach Kpandu und zurück statt. Jede Hin- und Rückfahrt wird an einem Tage zurückgelegt, wobei auf die einfache Fahrt etwa vier Stunden entfallen. Von geringfügigen Störungen abgesehen, arbeitet der Lastwagen zufriedenstellend. Er überwindet die Steigungen zwar in langsamer Fahrt, aber sicher. Vom Gouvernement sind folgende Vorschriften erlassen worden: höchste Fahrgeschwindigkeit 12 km in der Stunde, höchstes Gesamtgewicht des Wagens mit Ladung 4 t, zulässiger Druck auf 1 cm Radbreite 50 kg, Durchmesser der Triebräder 1 m, Durchmesser der Lenkräder 0,8 m.

Die Weiterführung der am 27. Januar 1907 eröffneten, 119 km langen Eisenbahn Lome-Agome-Palime nach Westen bis Kpandu ist zwar geplant. Dem Bau stellen sich aber im Gebirge bedeutende Schwierigkeiten entgegen, so daß vorläufig auf die Inbetriebnahme der Strecke nicht zu rechnen ist. Der Lastwagenverkehr zwischen Palime und Kpandu wird daher noch auf längere Zeit ein wichtiges Verkehrsmittel bilden und sich bei weiterer zweckmäßiger Ausgestaltung des Betriebs für die wirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebiets von Nutzen erweisen.

LITERATUR.

Lehrbuch der drahtlosen Telegraphie. Von Dr. J. Zenneck, Professor der Physik an der Technischen Hochschule in Danzig-Langfuhr. Zweite Auflage des »Leitfadens«. 521 Seiten. Geh. 15 *M*, in Leinwand geb. 16 *M* 60 Pf. Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart. 1913.

Es gibt in jedem Wissenszweig eine beschränkte Zahl von Büchern, die, von Zeit zu Zeit den Fortschritten der Forschung entsprechend ergänzt oder umgearbeitet, nie an Wert verlieren und dauernd ihren Platz behaupten. Sie sind die klassischen Vertreter der Wissenschaft. Zu diesen gehört unstreitig das Zenneckschc Werk, das, aus dem Leitfaden der ersten Auflage entstanden, ein umfassendes Lehrbuch geworden ist. Sein Vorzug besteht in der systematischen, auch die kleinste Einzelheit der Praxis berücksichtigenden, dabei gedrungenen und klaren Darstellungsweise. Ihm noch eine besondere Empfehlung durch Aufzählung des Inhalts mitzugeben, ist nicht vonnöten, der bisherige Erfolg spricht für seine Güte. Hingewiesen sei nur auf die eingehende Behandlung der heute schon in den Brennpunkt des Allgemein-Interesses gerückten Fragen der Hochfrequenzgeneratoren, der Ausbreitung der Wellen längs der Erdoberfläche und ihrer Abhängigkeit von atmosphärischen und anderen Einflüssen, der Horizontal- und Erd-Antennen, der gerichteten Telegraphie und der drahtlosen Telephonie. Im Schlußkapitel ist eine die leitenden Gedanken herausschälende Zusammenstellung über die Entwicklung in den Jahren 1909 — 1912 angefügt, die sich auf praktischem Gebiete durch einen Zug ins Große (Energiemengen, Wellenlängen, Reichweiten) und durch die vielseitigeren Zwecke (neben der Telegrammbeförderung Zeitübermittelung, Sturmwarnung, geographische Längenbestimmungen usw.) kennzeichnen.

Auch äußerlich ist das Buch durch seinen schönen, deutlichen Druck, durch die vorzüglichen Abbildungen, die klaren Stromlaufzeichnungen und Kurven ausgezeichnet, so daß man es gern in die Hand nimmt.

Jahrbuch für Verkehrswissenschaften, herausgegeben vom Postinspektor Peitgen in Schleswig, Verlag von Johannes Ibbeken, Schleswig. Jährlich 4 Hefte, Preis 6 *M*, Einzelheft 1 *M* 75 Pf.

Die anstatt des bisherigen Jahrbuchs für Verkehrsbeamte erscheinende, auf einen breiteren Boden gestellte neue Zeitschrift will nach der Ankündigung die Grundlagen, den Werdegang und die Aufgaben der verschiedenen Verkehrszweige, d. h. des Nachrichtenwesens, der Eisenbahnen (im weitesten Sinne), der Schiffahrt und des Luftverkehrs, daneben auch die Fragen der Beamtenpolitik in sozial-wirtschaftlicher und in rechtlicher Beziehung behandeln. Das erste Heft (139 Seiten) bringt zu einer die letzten 40 Jahre umfassenden Statistik über die Verkehrsentwicklung im Reichs-Postgebiet einige Betrachtungen, die in der noch verfrüht erscheinenden Forderung der Gründung eines Welthandels- und Verkehrsamts gipfeln, ferner zwei auch für einen größeren Leserkreis lesenswerte Arbeiten über die mit ihren technischen Einzelheiten und Leistungen übersichtlich zusammengestellten Luftflotten der Großmächte und über die Luftfahrzeuge im Dienste des Verkehrs, eine Arbeit über Quellengeschichte zum preußisch-deutschen

Post- und Telegraphen-Sonderrecht, mehrere Aufsätze über Eisenbahnwesen, Binnen- und Großschiffahrtsfragen, über das Verkehrswesen in den deutschen Kolonien, eine Abhandlung aus E. Fitgers Feder über den Panamakanal, seine verkehrswirtschaftliche und politische Bedeutung u. a. m. Der vielseitige Inhalt und das mehrere klangvolle Namen aufweisende Verzeichnis der Mitarbeiter scheinen den Erfolg des neuen Unternehmens, das wir im Auge behalten werden, zu verbürgen.

Die Beurteilung von Unfallfolgen nach der Reichsversicherungsordnung, ein Lehrbuch für Ärzte, von Dr. med. Hermann Engel, Gerichtsarzt des Königl. Oberversicherungsamtes Groß-Berlin. Berlin und Wien 1913. Verlag von Urban & Schwarzenberg. Preis geh. 15 *M*, geb. 17 *M*.

Das Werk, dessen Grundstock Vorträge bilden, die der Verfasser seit Jahren in seinen Kursen für Ärzte und Studierende gehalten hat, schöpft aus reichen praktischen Erfahrungen. Der erste Teil vermittelt unter der Überschrift »Formell Juristisches« die Kenntnisse, die dem Arzte für eine gedeihliche Betätigung auf dem Gebiete der Unfallversicherung unentbehrlich sind. Auf einen kurzen Überblick über die Entwicklung der sozialen Unfallgesetzgebung und der Entstehung der Reichsversicherungsordnung sowie über den Umfang der Unfallversicherung folgt eine Erläuterung des Begriffs »Betriebsunfall«, die durch mehrere Beispiele belegt ist. Das Wesen der Berufsgenossenschaften und der übrigen Träger der Unfallversicherung, die Pflichten und Rechte der Versicherungsträger wie der Versicherten, die verschiedenen Arten der Unfallentschädigung und der für ihre Feststellung so wichtige Begriff »Jahresarbeitsverdienst« werden kurz erörtert. Die daran anschließende Darstellung des Entschädigungsverfahrens erstreckt sich auf die erste Fürsorge für den Verletzten durch die Krankenkassen usw., auf das Eintreten und die Wirksamkeit der Versicherungsträger, auf die Mitwirkung der Versicherungsbehörden (Versicherungsamt, Oberversicherungsamt, Reichsversicherungsamt-Landesversicherungsamt) und behandelt eingehender die dem Arzte in den einzelnen Abschnitten des Verfahrens zufallenden Aufgaben.

Der zweite, nahezu 500 Seiten umfassende Teil enthält »Materiell-Medizinisches«. Hier ist vorzugsweise das Gebiet berücksichtigt, das den allgemeine Praxis treibenden Arzt beschäftigt; Ohren- und Augenkrankheiten sowie Vergiftungen sind nicht in Betracht gezogen. Der theoretische Teil des behandelten Stoffes ist auf das notwendigste Maß eingeschränkt worden, dagegen sind zahlreiche, fast ausschließlich von dem Verfasser in praktischen Fällen erstattete Gutachten in ihren wesentlichen Teilen aufgeführt. Die Auswahl ist so getroffen, daß möglichst die Anwendung der einzelnen gesetzlichen Vorschriften sowie vor allem auch die Erwägungen zu erkennen sind, aus denen sich schließlich die prozentuale Einschätzung der durch den Unfall verursachten Erwerbseinbuße ergibt. Mehrfach sind auch Angaben über die später erreichte Besserung der Erwerbsfähigkeit und über den Ausgang der Sache im gerichtlichen Verfahren angefügt.

Besonders bemerkenswert ist ein Abschnitt über die sogenannte »traumatische Neurose«, in dem auch Erfahrungen niedergelegt sind, die der Verfasser als Postvertrauensarzt in Berlin gemacht hat. Als geeignetste Behandlung für solche Fälle bezeichnet er die Vorbeugung. Von Anfang an müsse der Arzt dem Eintritt einer gedrückten, schwermütigen Stimmung

entgegenwirken. Gleich bei den ersten Begehrungsvorstellungen sei eine Belehrung darüber angezeigt, daß der Verletzte selbst bei Gewährung der höchsten Unfallentschädigung immer noch schlechter fahre, als wenn er sein Leben durch Pflicht und Arbeit ausfülle. In chronischen Fällen hält er die jahrelang wiederholte Gewährung von Kuren für zwecklos und schädlich. Eine ärztliche Beratung sei nur alle 8 bis 14 Tage erforderlich.

Der Verfasser hat sein Werk zwar als Lehrbuch für Ärzte geschrieben. Bei der leicht faßlichen Darstellung und der eingehenden Besprechung zahlreicher Fälle aus der Praxis wird es aber auch für die Träger der Unfallversicherung und die sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben unterstützenden Beamten als ein wertvolles Hilfsmittel für die geschäftliche Behandlung der Unfälle dienen können.

Die elektrischen Eigenschaften und die Bedeutung des Selens für die Elektrotechnik. Von Dr. Chr. Ries. 2. Auflage. 189 Seiten. Preis 4 ℳ, geb. 5 ℳ. 1913. Berlin-Nikolassee bei F. & M. Harrwitz.

Unter den Grundstoffen, die der Forschung noch manches ungelöste Rätsel bieten, gehört das Selen durch seine Eigenschaft, bei Belichtung ein erhöhtes Leitvermögen für den elektrischen Strom zu besitzen, zu den für die Elektrotechnik bemerkenswertesten. Es war ein dankenswertes Unternehmen, die zahlreichen Arbeiten über dieses Metalloid der Schwefelgruppe in eine ausführliche und übersichtliche Einzeldarstellung zusammenzufassen und, was hier vorzugsweise in Betracht kommt, durch eigene Untersuchungen in ergiebigem Maße zu ergänzen. Unter den vielen von der Regel abweichenden Besonderheiten des Selens, die von der Temperatur, Feuchtigkeit, Stromspannung, Lichtstärke, Lichtfarbe usw. stark beeinflußt werden, ist keine, die nicht eine klarstellende Beleuchtung erfahren hätte. So deutet der Verfasser nach einer kritischen Besprechung der verschiedenen Erklärungsversuche die Wirkung des Lichtes auf die Leitfähigkeit neuartig als eine Resonanzerscheinung, bei der »durch Licht bestimmter Schwingungszahl (blaue Strahlen) diejenigen Elektronen, deren Eigenschwingung mit der des erregenden Lichtes übereinstimmt, zum Mitschwingen angeregt und in fortschreitende Bewegung versetzt werden«, bei der sich also »die Zahl der für den Stromtransport verfügbaren Elektronen und somit die Leitfähigkeit der bestrahlten Oberfläche erhöht«. Mit dieser Annahme erklären sich auch andere Seiten des Verhaltens.

Neben diesem rein physikalischen Teile werden die Herstellung der Selenzellen, die Wirkungen der harten und weichen Zellen, die für die Anwendung wichtige sogenannte Ermüdung und Trägheit, die Bedeutung des Selens für die Elektrotechnik, namentlich für die Lichttelephonie und die elektrische Bildübertragung von Korn und von Tschörner, endlich der Niscosche Vorschlag für das elektrische Fernsehen eingehend erörtert. Das Ganze ist eine gut geschriebene und erschöpfende Arbeit.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 14. BERLIN, JULI. **1913.**

Stephans Geschichte der preußischen Post und das Problem der Gesetzmäßigkeit des geschichtlichen Verlaufs.

Von Ober-Postinspektor Dr. Schwellenbach in Berlin.

Die im Jahre 1859 bei R. Decker in Berlin erschienene »Geschichte der preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart« gilt unbestritten als ein bedeutendes Geschichtswerk, dessen Verfasser jedem Historiker von Fach ebenbürtig zur Seite gestellt werden kann. Musterhaft, heißt es in der Monatschrift »Deutsche Geschichtsblätter«[1]), ist H. Stephans umfangreiche Geschichte der preußischen Post, die wesentlich auf den Archivalien der Berliner Postverwaltung aufgebaut ist; eine umfassende Geschichtskenntnis bewahrt ihn vor historischen Schnitzern, die in so manchen Schriften dieser Art den Dilettantismus verraten. Auch in der »Allgemeinen Deutschen Biographie«[2]) wird Stephan wegen dieses seines hervorragendsten literarischen Werkes als der geborene Kulturhistoriker bezeichnet, der mit feinsinnigem und zugleich prophetischem Blick die einigende Wirkung des Verkehrswesens klargelegt habe und in seinem Wunsche, daß eine allgemeine Geschichte der preußischen Verwaltung erscheinen möge, Schmollerschen Ideen vorausgeeilt sei. »Es ist merkwürdig«, fügt der Verfasser der Lebensbeschreibung Stephans hinzu, »daß dieses bedeutende Werk Stephans, das noch in keiner Weise überholt worden ist, in einem halben Jahrhundert nicht eine neue Auflage erfahren hat.«

In dem Vorworte zu seinem Buche wendet sich Stephan gegen die früher fast ausschließlich geübte politische Geschichtschreibung, deren Hauptgegenstand die äußeren Beziehungen der Staaten bildeten, so daß der inneren

[1]) Verlag Perthes, Gotha. Juli 1909. 10. Heft, S. 262.

[2]) Leipzig, Duncker & Humblot. Bd. 54, S. 481.

nationalen und staatlichen Entwicklung nur nebenher oder überhaupt nur insoweit Erwähnung zu geschehen pflegte, als sie mit jenen Beziehungen in unmittelbarem Zusammenhange stand. »Der einzelne Staat schien nur in seinem Verhältnisse zu anderen Staaten Objekt der Geschichtsforschung zu sein, ähnlich wie nach der antiken Anschauung der einzelne Mensch nur in seinem Verhältnisse zur Gesamtheit, zum Staate, gedacht wurde. Höchstens zog man Schlüsse aus den äußeren Wirkungen auf das innere Wesen, ohne dieses an sich zu erforschen.« (Seite V.) Stephan erkennt aber dann an, daß dieser Standpunkt seit längerer Zeit in der Geschichtschreibung so gut wie in den Naturwissenschaften und der Philosophie überwunden sei. Neben der Geschichte der Schlachten, Ländererwerbungen und Verluste hätten sich die historischen Darstellungen der inneren Entwicklung der politischen Gemeinwesen Berechtigung erworben: Die Darstellungen der Entstehung und Ausbildung der Stände, des Städtewesens, des Rechts- und Verfassungslebens der Nationen, der Staatsverwaltung und Behördenorganisation, der Finanz- und Volkswirtschaftszustände, der Handelsgeschichte, der Gewerbe- und Agrikulturverhältnisse in ihren sozial-politischen Beziehungen, überhaupt der Förderungsmittel innerer staatlicher Entwicklung der Völker. Auf seine eigene Arbeit übergehend, sagt Stephan, sie habe eines der ältesten preußischen Staatsinstitute zum Gegenstande, das zur Hebung des Wohlstandes und der Gesittung der Nation beigetragen, den schnelleren Umschwung der Lebenskraft im Staatskörper vermittelt, die Tätigkeitsäußerungen der verschiedenen Verwaltungszweige erleichtert und den Staatsreichtum vermehrt habe. Jahrhunderte hindurch sei dieses Staatsinstitut in lebendiger Fortentwicklung geblieben und, teils dem in seiner Aufgabe liegenden inneren Gesetze gemäß, teils aber auch durch die besonderen Bedingungen seiner zuerst in die Zeiten der älteren deutschen Reichsverfassung fallenden historischen Erscheinung, mit wichtigen geschichtlichen Vorgängen in mannigfache Berührung gekommen. Hierin sowie in dem Umstande, daß an eine Fachschrift berechtigte Ansprüche auf Vollständigkeit zu machen seien, möge der Umfang der Arbeit — das Werk zählt über 800 Druckseiten — seine Erklärung finden. Gäbe das Buch hier und da Anregung, in den Gebieten unseres inneren Staatslebens, die geschichtlich noch nicht durchforscht seien, Hand ans Werk zu legen, so dürfte ein erfreulicher Gewinn für die Wissenschaft in Aussicht stehen.

Stephan unterscheidet also hier an der preußischen Post ein Doppeltes, einmal das in ihrer Aufgabe liegende innere Gesetz und sodann die besonderen Bedingungen ihrer historischen Erscheinung. Er berührt damit ein Problem, zu dem, wie Theodor Lindner in seiner Geschichtsphilosophie[1]) sagt, unwiderstehlich jeder hingetrieben wird, der seinen Blick von dem einzelnen auf den Gesamtverlauf der Geschichte richtet, das Problem einer Gesetzmäßigkeit in der geschichtlichen Entwicklung. Lindner erörtert dieses Problem sehr eingehend, indem er grundsätzlich anerkennt, daß alles Geschichtliche verursacht und der Historiker weder des Rechtes noch der Pflicht enthoben sei, nach den Ursachen zu forschen. Die Schwierigkeit bestehe nur darin, alle Ursachen mit Sicherheit nachzuweisen. Denn in der Geschichte sei es mit Ursachen so beschaffen, daß wir sie oftmals nicht als einzelnes Ereignis oder als einen einfachen Vorgang fassen könnten. »Wahrscheinlich«, sagt Lindner, »würde man immer nach den ausführenden Personen als den nächstliegenden Ursachen greifen und so die Entwicklung auf Individuen zurückführen. Aber Personen und allgemeine Vorgänge lassen sich in bezug

[1]) Mit dem Untertitel: Das Wesen der geschichtlichen Entwicklung. Stuttgart 1912. Cotta. S. 160 ff.

auf Kausalität nicht scheiden, weil die handelnden Personen wenigstens zum Teil durch die Zeitverhältnisse bestimmt sind. Wenn wir nun die Ursachen nicht genau feststellen können, vermögen wir auch nicht zwingende Behauptungen über die absolute Notwendigkeit der Folgen aufzustellen, denn diese Folgen können verschiedener Art sein«. Daher ist es nach Lindner mißlich, weitverzweigte Entwicklungen als durch die Kausalität geboten und als unvermeidliche Folgen der vorangehenden Verhältnisse darzustellen. Lindner meint auch, es stehe bekanntlich nicht fest, was Gesetz sei. Verstehe man unter historischen Gesetzen solche über Tatsachen und ihre Folgen, so bleibe nach allem Gesagten nur übrig, sie abzulehnen. Wenn es Gesetze gäbe, müßte von den bisherigen Menschengeschicken ein Blick in die Zukunft möglich sein. Aber wir könnten höchstens Vermutungen über die nächste Zeit aufstellen. Eine Regelmäßigkeit jedoch, einen geordneten Gang der Ereignisse wenigstens für große Zeiträume, gibt Lindner zu, und er bestreitet nicht, daß darin eine kausale Verbindung liege; dabei macht er indes den Vorbehalt, daß jederzeit mehrere Ursachen im Spiele seien, die man nicht reinlich auseinanderhalten könne, und daß daher auch nicht die Notwendigkeit des Geschehenen nachweisbar sei.

Da es nach Lindner nicht feststeht, was ein Gesetz ist, so erscheint es, zumal es sich bei dem Problem eines gesetzmäßigen Verlaufs der Geschichte um die Anwendung einer naturwissenschaftlichen Methode auf die Geschichtswissenschaft handelt, angebracht, über den Begriff der Gesetzmäßigkeit einmal einen Vertreter der Naturwissenschaften zu hören, Max Verworn, der in seiner »Allgemeinen Physiologie«, Jena 1909, Gustav Fischer, auf S. 36 folgendermaßen schreibt: »Gesetzmäßigkeit bedeutet nichts weiter als die Tatsache, daß jeder Zustand oder Vorgang eindeutig bestimmt ist durch die Summe seiner sämtlichen Bedingungen. Überall, wo die gleichen Bedingungen gegeben sind, findet sich auch der gleiche Zustand oder Vorgang. Ungleiche Zustände oder Vorgänge sind nur da, wo ungleiche Bedingungen vorhanden sind. Daraus ergibt sich klar und eindeutig die Aufgabe aller wissenschaftlichen Forschung. Sie kann immer nur darin bestehen, die sämtlichen Bedingungen eines gegebenen Zustandes oder Vorganges zu ermitteln. Sind diese Bedingungen sämtlich erkannt, so ist der Zustand oder Vorgang auch wissenschaftlich erklärt. Eine weitere Erklärung existiert nicht.« Im Bereiche der Naturwissenschaften läßt sich die Gesetzmäßigkeit leicht durch das Experiment, durch den Versuch nachweisen. »Wenn ich«, sagt Verworn weiter, »die sämtlichen Bedingungen eines Vorganges ermittelt habe und ich stelle sie her, dann muß der Vorgang sich mit unabwendbarer Notwendigkeit abspielen.« Daß der Mensch imstande ist, durch Kreuzung besondere Abarten von Pflanzen und Tieren zu erzeugen, beweist deutlich, wie tief die Naturwissenschaft schon in die Gesetzmäßigkeit des Geschehens eingedrungen ist. Die Geschichtswissenschaft dagegen muß sich bei der Erforschung der Bedingungen eines geschichtlichen Vorganges, wie Lindner mit Recht erklärt, oft damit begnügen, die Entwicklung auf einzelne Persönlichkeiten zurückzuführen. Noch bestimmter bezeichnet Georg Simmel in seinen »Problemen der Geschichtsphilosophie« [1]) die Grenzen, die dem Geschichtsforscher gezogen sind, indem er sagt: »Geschichte hat es mindestens teilweise mit schlechthin einmaligen Persönlichkeiten zu tun.« Aber abgesehen von dem Einfluß dieser Persönlichkeiten, vermag auch sie eine Anzahl von Bedingungen der geschichtlichen Vorgänge zu ermitteln, die in Verbindung mit den Handlungen der Geschichtshelden eine ebenso wissenschaftliche Erklärung des geschichtlichen

[1]) Dritte Auflage. Leipzig, Duncker & Humblot, 1907, S. 2.

Verlaufs darstellen, wie sie der Naturforscher auf seinem Wissenschaftsgebiet erzielt. Treffend charakterisiert Stephan die Eigenart des geschichtlichen Vorganges im Unterschiede von dem naturwissenschaftlichen dadurch, daß er dem inneren Gesetze die besonderen Bedingungen der historischen Erscheinung gegenüberstellt. Indem der Geschichtsforscher die inneren Gesetze zu ergründen sucht, ermöglicht er die Aufstellung von Vermutungen über die nächste Zeit auf Grund der Vergangenheit. Auch die Naturwissenschaft vermag, wie Lindner mit Recht betont, nichts vorauszusagen, was über die mathematische Berechnung hinausgeht. »Niemand wird unternehmen, zu schildern, wie Fauna und Flora dereinst beschaffen sein werden, oder Auskunft zu geben, ob nicht vielleicht der Homo sapiens einem Homo sapientissimus wird weichen müssen, ob eine neue Eiszeit einen Daseinskampf heraufbeschwören wird, dessen Gräßlichkeit wir uns kaum auszumalen wagen, ob unsere Kontinente versinken, neue aufsteigen werden.«[1])

Zweifellos entspringt das Bestreben, eine Gesetzmäßigkeit im geschichtlichen Verlaufe zu ermitteln, hauptsächlich dem Wunsche, aus der Geschichte zu lernen und sie für das Leben fruchtbarer zu machen, als es die »früher fast ausschließlich geübte politische Geschichtschreibung« gewesen war. Insofern hat die Stellung der Frage nach einer Gesetzmäßigkeit in der Geschichte entschieden zur Vertiefung der Geschichtsforschung beigetragen. Es ist auch durchaus verständlich, wenn Geschichtsforscher sich bemühen, die Geschichtshelden in ihrem Wesen und Wirken völlig zu begreifen, um womöglich die Eigenschaften, um derenwillen der Held in der Vergangenheit zur schlechthin einmaligen Persönlichkeit geworden ist, für die Zukunft dem ganzen Volke in Fleisch und Blut einzuverleiben. Aber die Geschichte selbst wird es auch künftig, wenigstens für absehbare Zeit, genau so wie früher teilweise mit schlechthin einmaligen Persönlichkeiten zu tun haben und sich dadurch von der Naturwissenschaft, die sich im allgemeinen nur mit Gattungen und Arten befaßt, grundsätzlich unterscheiden. Denn nichts spricht dafür, daß der Höhepunkt menschlicher Entwicklungsmöglichkeit und Vervollkommnung bereits in einer Anzahl geschichtlicher Persönlichkeiten erreicht sei, so daß es fortan nur darauf ankomme, nach und nach alle Menschen zu diesem Höhepunkte hinaufzuführen. Deutlich lehrt vielmehr die Geschichte, daß gerade die edelsten Geister, die hervorragendsten Menschen am stärksten das Bewußtsein einer Unvollkommenheit gehabt und nach Höherem gestrebt haben. Immer wieder macht ein Persönlichkeitsideal seine Forderungen geltend, das bis jetzt noch von keinem Menschen verwirklicht worden ist. Daher kann es sich bei dem Problem des Fortschritts in der Geschichte nicht nur um eine Hebung der Massen handeln, sondern auch die Führenden haben die Pflicht, unablässig an sich selbst zu arbeiten, um wahrhaft fortzuschreiten.

Stephan war erst 27 Jahre alt, als er seine Geschichte der preußischen Post vollendet hatte. Zweifellos feuerte ihn, der von früh auf nach hohen Zielen strebte, zur Bewältigung dieses schwierigen Werkes hauptsächlich der Wunsch an, durch genaue Kenntnis der bisherigen Entwicklung des preußischen Postwesens sich über die Maßnahmen klar zu werden, deren es zur weiteren Förderung der Posteinrichtungen bedürfe. Als einen markvollen Organismus bezeichnet er ausdrücklich am Schlusse seines Buches die preußische Staatspostanstalt. Auch von den sechs geschichtlichen Abschnitten, in die er den Inhalt einteilt, enthalten fünf je einen besonderen Unterabschnitt mit der Überschrift »Allgemeiner Zustand, innerer Organismus der

[1]) A. a. O., S. 193.

Postanstalt«. Offenbar stellt sich Stephan das Wachstum dieses Organismus ähnlich vor wie das einer Kulturpflanze, die ihre eigentliche Triebkraft in sich selbst hat, aber, um nicht zu verdorren, vom Gärtner gehegt und gepflegt werden muß. Gleich der erste Satz des ersten Abschnitts der Geschichte der preußischen Post läßt diese Auffassung deutlich erkennen. Er knüpft an die Einleitung an, in der Stephan von den Botenanstalten ausgeht, die in den deutschen Ländern bestanden, bevor die Posten aufkamen. Diese Botenanstalten trugen alle bereits einzelne mehr oder minder entwickelte Keime der nachmaligen Posten in sich, ohne daß sich im Mittelalter eine allgemeine Verkehrsanstalt hatte bilden können. Erst durch den großartigen Aufschwung, den die ganze Entwicklung des menschlichen Geschlechts im Anfange des 16. Jahrhunderts nahm, sind, wie Stephan im einzelnen näher darlegt, die staatlichen und sozialen Verhältnisse in Deutschland für die Entstehung und das Gedeihen einer solchen Einrichtung günstiger gestaltet worden. »Unter der allgemeinen Einwirkung der in der Einleitung dargestellten Verhältnisse«, so beginnt dann der erste Abschnitt, »entstand auch in den Kurbrandenburg-Preußischen Landen die Staatspost. Der große Kurfürst rief sie ins Leben.« (S. 12.)

Deutlich erhellt aus diesen Worten, was Stephan unter dem inneren Gesetze der Post, gleichsam der Triebkraft des Organismus, versteht und unter den besonderen Bedingungen ihrer historischen Erscheinung. Die preußische Post mußte einerseits als Ergebnis der von Stephan klargelegten Bedingungen notwendig über kurz oder lang entstehen. Daß sie aber gerade im ersten Jahrzehnt der Regierung des großen Kurfürsten entstand, ist das Verdienst dieses Herrschers, der sogleich den Nutzen einer Staatspost erkannte und eigene Posten anlegte, ohne entscheidenden Wert darauf zu legen, ob zunächst ein finanzieller Vorteil zu erwarten sei. Der schwedische Postmeister zu Riga hatte eine Konzession erlangt, nach der er die Post von Riga über Memel bis Königsberg und auch von da bis Danzig halten durfte. Als man dem großen Kurfürsten das Bedenkliche dieser Konzession vorstellte, gab er Befehl, sie aufzuheben. Ein weniger energischer Herrscher hätte vielleicht einen solchen Schritt nicht gewagt und den Plan, eigene Posten anzulegen, nicht gefaßt. Dann wäre die Gründung der preußischen Post möglicherweise noch geraume Zeit unterblieben. Darum sind ja eben die Geschichtshelden berühmte Persönlichkeiten geworden, weil sie Eigenschaften betätigt haben, die über das Durchschnittsmaß hinausgehen und jedem, der unbefangen urteilt, Bewunderung abnötigen. Mit Recht sagt Carlyle, die allgemeine Geschichte, die Geschichte dessen, was die Menschen in der Welt vollbracht haben, sei im Grunde die Geschichte der großen Menschen, die hier wirksam gewesen seien. »Sie waren die Führer der Menschen, diese Großen, die Bildner, Muster und in einem weiten Sinne die Schöpfer von allem, was die Gesamtheit der Menschen überhaupt zustande gebracht hat.« [1])

Stephan wird in seinem Geschichtswerk überall den Persönlichkeiten gerecht, denen die Begründung und Ausgestaltung des preußischen Postwesens zu danken ist. Sorgfältig bemüht er sich, Licht und Schatten richtig zu verteilen. Neben dem staatsmännischen Geiste des großen Kurfürsten rühmt er auch die Wirksamkeit des Kammerregistrators, späteren Postdirektors und Amtskammerrats Michael Matthias, der zuerst Bedenken wegen der Konzession des schwedischen Postmeisters äußerte und zu ihrer Aufhebung Veranlassung gab. Selbst solche Männer, die zwar nichts Bahnbrechendes auf

---

[1]) Thomas Carlyle über Helden, Heldenverehrung und das Heldentümliche in der Geschichte. 2. Aufl. Berlin 1893. Decker. S. 1.

dem Gebiete des Postwesens vollführt, aber durch ihre Gewandtheit, Geschäftserfahrung und Tatkraft der Verwaltung vortreffliche Dienste geleistet haben, werden von Stephan mit wenigen treffenden Worten gekennzeichnet. Aber zugleich geht auch aus der ganzen Anlage und Ausführung des Stephanschen Geschichtswerkes hervor, daß das Wachstum des Organismus der Postanstalt für ihn einen Vorgang darstellt, bei dem die leitenden Persönlichkeiten nur die Hüter und Pfleger sind, die sich darauf beschränken müssen, schädliche Einflüsse zu beseitigen und gelegentlich die Triebkraft des Organismus durch ein aus der Erfahrung entnommenes Mittel zu stärken, die aber nichts ausrichten können, wenn der Organismus an der Wurzel tödlich getroffen wird. So war selbst ein Freiherr vom Stein nicht imstande, unter den Stürmen der Jahre 1807 bis 1815, bei denen das Postwesen in Preußen, wie überall in Deutschland, so sehr in Verfall geriet, diesen Verfall zu verhindern. Allerdings, sagt Stephan, zeigten sich in den ersten von Steins Hand bald nach dem Tilsiter Frieden vorgezeichneten allgemeinen Verwaltungsnormen die Ansätze einer organischen Umgestaltung der Postverwaltung. Um dieses Senkreis aber lebensfähig zu machen, hätte es erst auf einen seiner naturgemäßen Entwicklung zuträglicheren Boden verpflanzt werden müssen, und dazu wäre eine Zeit ruhiger Bildung erforderlich gewesen, wie sie damals nicht anzutreffen war (S. 691).

Der Organismus der Post wächst in der Weise, daß ein Verkehrsbedürfnis nach dem anderen sich regt und auf Befriedigung drängt. Während der Regierungszeit des großen Kurfürsten mußte jedermann seine Briefe von der Post abholen. Um dem Publikum eine Erleichterung zu verschaffen, wurde 1680 bestimmt, daß die angekommenen Postkarten (in denen die Briefsendungen eingetragen waren) in den Posthäusern öffentlich ausgehängt werden sollten, damit jeder selbst nachsehen könne, ob Sendungen für ihn angekommen seien. Diese Maßregel hatte aber zur Folge, daß bei Ankunft der Posten namentlich an bedeutenderen Orten ein großer Zusammenlauf von Menschen stattfand, wobei die Türen und Fenster gefährdet wurden und sich wilde Tumulte erhoben. In dem Zeitraum, den die Regierungszeit Friedrich I. (III.) ausfüllt, kamen die Briefträger auf, zunächst in den größeren Orten und als Privatdiener der Postmeister. Die Bestellgebühr betrug 3 Pf. für den Brief und verblieb den Postmeistern zur Unterhaltung der Briefträger. Anfangs übergaben nun die Postmeister, um ihre Einnahmen zu vermehren, gleich nach Ankunft der Posten die meisten Briefe dem Briefträger. Da das Publikum damit nicht zufrieden war, wurde bestimmt, daß alle Briefe, die morgens früh oder vormittags einliefen, bis abends um 6 Uhr, die nachmittags und abends ankommenden Briefe aber bis zum folgenden Tage mittags 12 Uhr auf dem Postamt liegen bleiben sollten, damit jeder Empfänger sich seine Sachen abholen könne und nur die nicht abgeholten Sendungen durch den Briefträger bestellt zu werden brauchten. So haben sich nach und nach die jetzt gültigen Vorschriften über die Abholung und Bestellung von Postsendungen entwickelt. Läßt sich nun aus diesem geschichtlichen Verlauf eine Gesetzmäßigkeit ableiten? Zweifellos würden sich die tumultuarischen Vorgänge, die sich in den Anfängen des kurbrandenburgisch-preußischen Postwesens bei der Abholung von Postsachen abspielten, unter gleichen Verhältnissen mit der Notwendigkeit eines Naturereignisses bei jedem ebenso wie die damalige Bevölkerung Brandenburg-Preußens gearteten Volke wiederholen. Und wenn die Vorschriften über die Abholung und Bestellung von Postsachen bei manchen fremden Postverwaltungen anders lauten als bei der Reichs-Postverwaltung, so kann diese Abweichung nur auf eine Verschiedenheit des Volkscharakters und der gesamten Kulturlage zurückgeführt werden.

Legt man die Verwornsche Bestimmung des Begriffs der Gesetzmäßigkeit zugrunde, wonach diese nichts weiter bedeutet als die Tatsache, daß jeder Zustand eindeutig bestimmt ist durch die Summe seiner sämtlichen Bedingungen, so hat sich die Entwicklung des Bestellungs- und Abholungsverfahrens bei der preußischen Post gesetzmäßig vollzogen und würde sich stets in gleicher Weise vollziehen, sobald die gleichen Bedingungen gegeben wären oder hergestellt werden könnten.

Eine solche Gesetzmäßigkeit ermöglicht allerdings keine mathematische Beweisführung für die Richtigkeit einer Maßnahme, die unter sorgfältiger Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung getroffen wird. So sehr nicht nur die Verkehrspolitik, sondern auch die allgemeine Politik an der Geschichte als Grundlage festhalten und stets an sie anknüpfen muß, so bleibt diese Grundlage für den Politiker doch stets ein mehr oder weniger schwankender Boden, der keine untrügliche Sicherheit gewährt. Selbst auf dem Gebiete des Tarifwesens, auf dem vielleicht am ersten eine Gesetzmäßigkeit nach Art der mathematischen zu erwarten wäre, lassen sich keine allgemein gültigen Formeln für das Verhältnis zwischen Tarifänderungen und Verkehrssteigerungen oder -abnahmen ermitteln, sondern nur Anhaltspunkte ausfindig machen, die dem Verkehrspolitiker einen gewissen Halt bieten, ohne ihn gegen Zweifel und Einwendungen zu schützen. Stephan beschäftigt sich in der Geschichte der preußischen Post eingehend mit der Frage, inwiefern der Tarif den Verkehr beeinflußt. So gibt er z. B. eine Übersicht über die von der französischen Postregie im Jahre 1766 trotz des Widerspruchs der meisten Mitglieder des General-Postamts eingeführten neuen Taxen und fällt folgendes Urteil über diese Maßregel: »Die Portoerhöhung gab zu einer großen Anzahl von Portodefraudationen, zur Verscheuchung der auswärtigen Korrespondenz von den Preußischen Postkursen und zur Unzufriedenheit des Publikums Veranlassung. Zwar stieg die Einnahme im ersten Jahre nicht unbedeutend, im zweiten und dritten Jahre der Postregie aber nahm sie merklich ab, anstatt, wie dies bei natürlichem Zustande sonst der Fall gewesen war, von Jahr zu Jahr zu steigen.« (S. 295.) Und nachdem Stephan in einer ausführlichen Anmerkung zu seinem Geschichtswerke die berühmte Reform Rowland Hills besprochen hat, faßt er seine Ansicht über das Verhältnis zwischen Tarif und Verkehr folgendermaßen zusammen: »So gewiß es hiernach sein dürfte, daß bei der Vermehrung der Korrespondenz noch andere Elemente als eine Tarifermäßigung vorzugsweise mitwirken, daß am allerwenigsten die Korrespondenz sich in dem Verhältnisse der Moderation des Tarifs vermehrt, und die Einnahme bei derartigen Maßregeln unberührt bleibe, daß mithin die ultrasanguinischen Hoffnungen, welche man bei der plötzlichen Einführung des Pennyporto hegte, nicht in Erfüllung gegangen sind, so gewiß ist auch andererseits, daß, wo die sonstigen Vorbedingungen eines lebendigen Postverkehrs vorhanden sind, ein einfacher und mäßiger Tarif die besten, auch für die Finanzen vorteilhaftesten Resultate gewähre, und daß die beste Brieftaxe die gleichförmige ohne Rücksicht auf die Entfernungen nach einem Satze normierte ist, das Ziel, zu welchem man in stetem — aber solange die Postanstalten noch als Einnahmequellen mitwirken müssen, ohne Gefahr für die Staatsfinanzen nicht zu übereilenden — Fortschreiten gelangen muß.« (S. 617.)

Es erscheint keineswegs ausgeschlossen, daß es auf Grund einer ausführlichen Geschichte des Portos vielleicht möglich wäre, eine Art von »Preisgesetzen des Verkehrs« aufzustellen, die den Verkehrspolitiker in den Stand setzen würden, manche Einwendungen gegen seine Politik zahlenmäßig zu widerlegen. So weit freilich kann die Gesetzmäßigkeit in der Geschichte nie

gehen, daß die Politik geradezu den Charakter einer Wissenschaft annähme. Sie ist vielmehr, wie Philipp Zorn sagt[1]), und wird stets bleiben eine durch wissenschaftliche Lehre bestimmte Kunst: Die Kunst, im öffentlichen Leben das Mögliche auszurichten. Um aber das Mögliche auszurichten, dazu bedarf es, um mit Stephan zu reden, tief durchdachter, von schöpferischen Ideen beseelter Pläne, die zugleich die in historischen Zuständen liegende Notwendigkeit mit der Freiheit der zeitgemäßen Reformbewegung zu versöhnen geeignet sind (Geschichte der preußischen Post, S. 691). Wer das Stephansche Geschichtswerk gründlich durcharbeitet, der erkennt deutlich, wie klar sich Stephan darüber war, daß es zwar eine Gesetzmäßigkeit in der Geschichte gibt, daß ihre Aufdeckung aber für den Forscher eine Grenze hat an der menschlichen Persönlichkeit, deren seelische Zustände und Vorgänge sich nicht so eindeutig bestimmen lassen wie das Wachstum und die Lebensäußerungen der Pflanzen und Tiere. Nur wenn der Geschichtsforscher die Menschen, denen er einen Einfluß auf die Gestaltung des geschichtlichen Verlaufs zuerkennen muß, für freie Persönlichkeiten hält, die im gegebenen Augenblick auch anders hätten handeln können, als sie tatsächlich gehandelt haben, ist er überhaupt imstande, historische Kritik zu üben und Werturteile zu fällen. Stephan befleißigt sich bei seiner Kritik strengster Gerechtigkeit. »Eine Zeit muß aus sich heraus beurteilt werden«, sagt er, wo er von der Amtszeit des Herrn v. Nagler spricht, »und jene frühere Epoche entbehrte noch der Impulse, die der mächtige Aufschwung der materiellen Kräfte der Nationen in der Jetztzeit der Entwickelung des Verkehrslebens gegeben hat.« (S. 697.) Aber er fügt auch hinzu, die historische Treue erheische die Erwähnung, daß Herr v. Nagler in seinen späteren Lebensjahren sich für durchgreifende Reformen schwer entscheiden konnte, und er macht ihm den Vorwurf, daß wegen seiner Unentschlossenheit die wichtigsten und zum Teil im Schoße des General-Postamts schon seit längerer Zeit vorbereiteten Angelegenheiten unausgeführt geblieben seien. Ohne solche Wahrung der historischen Treue, ohne Fällung von Werturteilen, ohne Kritik wäre es unmöglich, aus der Geschichte zu lernen. Die Post hat sich dem »in ihrer Aufgabe liegenden inneren Gesetze gemäß« zur Weltpost entwickelt. Aber es ist sehr fraglich, ob es bereits einen Weltpostverein gäbe, wenn Stephan nicht gelebt hätte. Auch die Fortschritte und Verbesserungen auf dem Gebiete des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens, die seit dem Tode Stephans zu verzeichnen sind, müssen einerseits als Notwendigkeiten betrachtet werden, zu denen das Verkehrsbedürfnis gebieterisch drängte. Aber trotzdem wird jeder zugeben, daß z. B. der internationale Postgiroverkehr zwischen Ländern mit Postscheckeinrichtung vielleicht noch nicht bestände, wenn die Deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung weniger Energie bewiesen hätte. Wie eifrig auch die Zukunft nach geschichtlichen Gesetzen forschen mag, die »Bahnbrecher des Verkehrs« werden hoffentlich aus der Verkehrsgeschichte niemals verschwinden. Für eine Geschichte ohne Geschichtshelden, ohne schlechthin einmalige Persönlichkeiten, würde sich wohl kaum jemand zu begeistern vermögen.

---

[1]) Handbuch der Politik. Berlin 1912. Walter Rothschild. Bd. I, S. 3.

Das Landstraßenwesen im Königreiche Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr.

Vom Königlichen Bauamtmann Richard Fickert in Plauen (Vogtland).

(Schluß.)

Das Straßenbauwesen im 18. Jahrhundert.

Die Ursachen seiner Entwicklung.

Um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts hatte neben dem alten Handelsverkehr der Postverkehr einen breiten Raum eingenommen. Beide waren von dem Zustande der Straßen in hohem Maße abhängig. Die Bestrebungen, diesen zu bessern, fanden daher besonders in der Sorge um die Aufrechterhaltung des Handelsverkehrs der Stadt Leipzig und in dem Bedürfnis, die Staatspost weiter zu entwickeln, ihren Rückhalt.

Im Westfälischen Frieden (1648) hatte Sachsen durch den Verlust von Magdeburg auch seinen bequemen Zugang nach der Nord- und der Ostsee eingebüßt. Der Handelsverkehr Sachsens mit Hamburg, Lübeck und den anderen nordischen Städten war von der Stellungnahme Brandenburgs abhängig geworden, und den Handel mit Polen und Schlesien suchte dieses durch ein ausgedehntes Kanalnetz von Sachsen ab- und auf dem billigeren Wasserwege Berlin und Magdeburg zuzuleiten. Außerdem schädigten Brandenburgs hohe Einfuhr- und Durchgangszölle den Handel Sachsens ungemein. Das Streben des Großen Kurfürsten und seiner Nachfolger, den Wohlstand ihrer Länder zu heben, wurde unter Friedrich dem Großen mit gesteigertem Eifer und Erfolge fortgesetzt und führte in vielen Punkten zu einer Schwächung der wirtschaftlichen Lage Sachsens. Von größtem Nachteile für Sachsen war ferner die Eroberung Schlesiens durch Preußen im Jahre 1742. Damit hatte es auch den freien Zugang nach Polen, die Grundlage der Handelsgroßmachtstellung Leipzigs, verloren, und die starken Zollschranken des merkantilistischen Preußens verhinderten einen freien regen Handelsverkehr Leipzigs wie nach Norden so nunmehr auch nach Osten. Nach der Erbauung des Plaueschen und des Finowkanals schrieb Friedrich der Große im Jahre 1747 sogar amtlich vor, daß alle für Hamburg und Magdeburg bestimmten schlesischen Waren auf der Oder und den Kanälen über Berlin befördert werden sollten, und seine Erfolge im Kriege gaben ihm die Macht, seinen Anordnungen den nötigen Nachdruck zu verleihen.

Nach dem Dreißigjährigen Kriege nahm auch die Elbschiffahrt, begünstigt von Brandenburg und Österreich, ebenso wie von Dresden und der Oberlausitz, trotz aller Gegenbestrebungen der dadurch geschädigten Stadt Leipzig einen kräftigen Aufschwung. Sogar die Geltung des Zwangskreises von 15 Meilen Halbmesser wurde angefochten; die Bestimmung im Stapelprivileg wurde dahin ausgelegt, daß nur ein Kreis von 15 Meilen Durchmesser in Betracht komme. Auch innersächsische Städte, wie Zwickau bereits 1708 und Freiberg 1755, legten eindringlichen Widerspruch gegen Leipzigs Vorrechte mit der Begründung ein, daß sie anderen Städten zum Nachteile gereichten. Um dies zu verhüten, schrieb das Reskript vom 21. Mai 1756 vor, daß Leipzigs Stapelrecht keine Anwendung auf den Bezug von Materialien für Rechnung inländischer Fabrikanten mehr haben sollte.[1]) Das bedeutete eine erhebliche Einschränkung des Rechtes der Stadt Leipzig.

---

[1]) Neues Archiv f. Sächs. Geschichte 1884, 5. Bd., S. 50 ff.

Wenn sich der Meßverkehr in Leipzig im 17. Jahrhundert trotz mancher Hemmnisse etwa verdoppelt bis verdreifacht hatte und die Leipziger Messen nach einem Berichte fremder Kaufleute aus dem Jahre 1710 die in Frankfurt (Main) in vielen Stücken bereits überflügelt hatten[1]) und auch fernerhin an Bedeutung zunahmen, so war dies der Rührigkeit und der Unternehmungslust der Leipziger Kaufmannschaft und der Unterstützung der sächsischen Fürsten zu verdanken; denn die Fürsten hatten den festen Willen, zur Förderung der allgemeinen Wohlfahrt Sachsens auch diesen blühenden Meßverkehr aufrechtzuerhalten und zu stärken. Daher wandten sie unter anderem auch der Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten im eigenen Lande ihr besonderes Augenmerk zu.

Obgleich die Bemühungen, das sächsische Straßenbauwesen zu heben, die in der Mitte des 17. Jahrhunderts begannen und im 18. Jahrhundert mit Umsicht und Tatkraft fortgesetzt wurden, in erster Linie den Handelsverkehr im Auge hatten, so gingen sie doch später auch darauf aus, die großen Einkünfte aus dem Postwesen zu erhalten und zu erhöhen. Denn die Überschüsse aus dem Regal hingen auch von den Ausgaben ab, die zur Unterhaltung der Wagen und Pferde nötig, und die um so geringer waren, je besser der Zustand der Straßen war, der außerdem auf die Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Posten den größten Einfluß hatte. Diese Erkenntnis wurde indes erst in die Tat umgesetzt, als das Postwesen am 1. Juli 1712 in unmittelbare Staatsverwaltung übergegangen war. Im zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts begann daher eine umfassende Tätigkeit auf dem Gebiete des Straßenbauwesens. Später verhinderte aber die für Sachsen außerordentlich verderbliche Regierung des Premierministers von Brühl auch im Postwesen zeitweilig jede weitere Entfaltung, soweit sie nicht ihm persönlich Nutzen bringen konnte. Der unbekannte Verfasser seines Lebens schreibt im Jahre 1761 auf S. 112 ff. folgendes: »Er (Brühl) hat sogar von seiner eigentümlichen Stadt Pförten, einem sehr kleinen Städtchen, eine besondere doppelt fahrende Post nach der Ober- und Niederlausitz, welche die Woche zweimal gehet, zu großer Bequemlichkeit seiner daselbst angelegten Manufakturen und Fabriken, aber zum Nachteile der Königlichen Posteinkünfte, woraus diese Posten unterhalten werden, anlegen lassen. Dahingegen konnte man dem Grafen von Brühl weit ansehnlichere Städte in Sachsen zeigen, denen die Kommunikation der Posten miteinander zum großen Nachteile ihrer Gewerbe ermangelte, und wo die Königlichen Einkünfte gewiß Vorteil zu gewarten hätten, wenn daselbst Posten angelegt würden. Allein wenn die Glückseligkeit und der Eigennutz des Brühlschen Hauses mit einer Anstalt nicht verbunden ist, so hat es gute Zeit damit. Ich weiß verschiedene Beispiele, daß Städte und ansehnliche Edelleute Vorschläge zur Anlegung neuer Posten getan haben, welche den Königlichen Posteinkünften nicht anders als vorteilhaft sein können. Allein es ist nicht das geringste hierinnen geschehen, kaum daß man sie angehöret oder ihnen darauf geantwortet habe«. Unter solchen Umständen war es ganz natürlich, daß auch das Interesse an dem Straßenbauwesen abnahm. Erst als die vernachlässigten Straßen durch die starke Inanspruchnahme während des Siebenjährigen Krieges (1756 bis 1763) völlig zerstört worden waren und die wirtschaftlichen Folgen aus diesem Kriege schwer auf Sachsen lasteten, wandte eine weise Regierung, die auf das Wohl des unter den Nachwirkungen des Krieges schwer seufzenden Landes ernstlich bedacht war, wieder in hohem Maße dem Verkehrswesen ihre Aufmerksamkeit und Fürsorge zu.

---

[1]) Hasse, Geschichte der Leipziger Messen 1885, S. 250 u. 474.

Die wichtigsten Straßengesetze im 18. Jahrhundert.

In voller Würdigung des hervorragenden Einflusses guter Straßen auf den Wohlstand des Volkes und auf die Staatseinnahmen waren bereits in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts viele Straßenbesserungen ausgeführt und zahlreiche Anordnungen über den Bau und die Unterhaltung der Straßen getroffen worden. Diese Generalien und Verordnungen waren aber nie allgemein gültig, sondern bezogen sich nur auf einzelne Fälle. In der richtigen Erkenntnis, daß nur eine gleichmäßige Regelung des Straßenbauwesens im ganzen Lande den erhofften und notwendigen Fortschritt bringen könnte, erschien als Abschluß der zahlreich erlassenen Verordnungen am 17. Juni 1706 das erste »Straßenbaumandat« mit Geltung sowohl für die Erblande als auch für die Oberlausitz. Damit war der Anfang zu einer umfangreichen und zielbewußten Gesetzgebung über das Straßenbauwesen in Sachsen gemacht. Aus diesem Mandate sowie aus den Erlassen der folgenden Zeit erkennt man das Bemühen der Regierung, die drei grundlegenden Fragen einwandfrei zu regeln, nämlich nach welchen Grundsätzen das Land bei der Verbreiterung bestehender Straßen, später auch beim Neubau von Straßen zu beschaffen, wem die Instandsetzung und Unterhaltung der Straßen aufzuerlegen und wie die Aufsicht über die Straßenherstellung und Unterhaltung zu ordnen sei. Einer jahrzehntelangen Entwicklung hat es bedurft, ehe man eine befriedigende Lösung der Fragen fand; denn erst im Jahre 1781 erschien das zum Teil heute noch gültige Straßenbaumandat, das die beiden ersten Fragen erledigte, nachdem bereits 16 Jahre vorher die Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener die Aufsicht über das Straßenwesen geordnet hatte.

Der Landerwerb.

Die Beschaffung des zur Verbreiterung der bestehenden Straßen nötigen Landes war die erste Sorge; denn wenn auch die von alters her befahrenen Wege im großen und ganzen beibehalten wurden, so hatten doch die Anlieger die Straßenbreiten, die nur selten durch Grenzzeichen gekennzeichnet waren, durch Abpflügen oft wesentlich verringert. Auf die Herstellung der notwendigen Straßenbreite beziehen sich daher auch ältere Verordnungen und Befehle. Sie hatten aber nie allgemeine Gültigkeit und keinen dauernden Erfolg. Bemerkenswert sind davon die zwei folgenden Verordnungen: Im Jahre 1361 gebot Karl IV. von Prag aus, »daß bei der Ausbesserung und Erweiterung der Zittau-Prager Straße, die von Gabel über das Gebirge führt und Gebler genannt wird, auf beiden Seiten das Gebüsch und Gestrüpp auf eine solche Breite ausgerottet werde, als man dadurch erreichen kann, wenn man einen größeren Stein, der von den Fingern und der hohlen Hand umfaßt werden kann, nach beiden Seiten hinwirft«.[1]) Die Verordnung sieht also nur einen Verkehrsstreifen vor, der so breit ist, daß auch bei schlechtem, aufgefahrenem Wege die neu ankommenden Fuhrleute auf einer anderen Stelle des Verkehrsstreifens ein Fortkommen finden können. Eine abgerainte Straße von bestimmter Breite wird dagegen, soweit bekannt, zum erstenmal im Jahre 1449 durch ein Gebot vorgeschrieben, das der Kurfürst Friedrich II. gelegentlich eines Schiedspruchs über die Gerichtsbarkeit auf den Straßen von Zwickau nach Freiberg und von Altenburg nach

[1]) Mitteilungen des Vereins für die Geschichte der Deutschen in Böhmen, 18. Jahrgang (1879/80), S. 148.

Zschopau und nach Böhmen gab. Danach sollen diese Straßen mit Bäumen, Sträuchern, aufgeworfenen Gräben, Steinen oder anderen merklichen Zeichen auf beiden Seiten abgeraint werden. Sie sollen so breit sein, daß drei geladene Rüstwagen mit gutem Raume nebeneinander auf- und abfahren und einander ausweichen können. [1]) In dieser Verordnung handelt es sich um die Herstellung von Straßen im heutigen Sinne. Obgleich die Fuhrleute trotz der Abrainung auch fernerhin oftmals querfeldein fuhren, hielten sie doch im allgemeinen den von alters her befahrenen Weg inne, da ein Abweichen davon durch die Abwehrmaßregeln der Besitzer der anliegenden Grundstücke, durch Klagen und Bestrafungen mit Gefahren, Geldkosten und Unannehmlichkeiten verbunden war. Anderseits suchten die anliegenden Grundstücksbesitzer die Straßenbreite so viel als möglich einzuengen, um möglichst viel Land für sich nutzbar zu machen. So kam es, daß an vielen Stellen die notwendige Breite nicht vorhanden war.

Das Straßenbaumandat vom Jahre 1706 bestimmte die Straßenbreite zu 10 Ellen = 5,66 m in der Geraden und 18 Ellen = 10,20 m in der Krümmung. Die Breite von 10 Ellen berechnete sich wie folgt: Die Straße sollte so breit sein, daß zwei Wagen von $3^1/_2$ bis 4 Ellen (1,98 bis 2,27 m) Breite sich bequem ausweichen könnten und noch der Raum für zwei Fuhrleute von 1 Elle (0,57 m) Breite vorhanden wäre. [2])

Um die angeordneten Straßenbreiten herzustellen, wurde durch das Mandat vom Jahre 1706 »allen und jeden Vasallen, Prälaten, Grafen, Herrn, denen von der Ritterschaft, auch Oberkreis-, Haupt- und Amtleuten, Schössern, Verwaltern, Bürgermeistern und Räten in den Städten, Richtern und Schultheißen, Bürgerschaften und Gemeinden in den Städten, Fluren und Dörfern, auch insgemein allen Untertanen, besonders aber denen, die an die Landstraßen mit ihren Feldern, Wiesen und anderen Grundstücken anrainen und stoßen, aufgegeben, daß sie nach Anweisung der alten Straßenzeichen oder, wo dieselben nicht zu finden sind, so viel als zuvor bedeuteter Straßenbreite und -länge nötig, und hiebevor zweifelsfrei dazugehörig gewesen und etwa zur Ungebühr davon abgerissen, abgepflüget oder sonsten verkürzet und abgeenget worden, ohne den geringsten Eintrag und Hindernis von ihrem Grund und Boden ohne einigem Entgelt abstechen lassen und hergeben«. Die Forderung war vollständig berechtigt, da sie sich nur auf die Abtretung des Landes bezog, das zweifelsfrei früher zur Straße gehört hatte. Bis in das zweite Drittel des 18. Jahrhunderts kam man auch mit diesen Bestimmungen aus, da große Umbauten oder Neubauten nicht stattfanden. Als indes nach dem Siebenjährigen Kriege das ganze Straßenbauwesen eine gründliche Änderung erfuhr und chaussierte Straßen kunstgerecht angelegt wurden, stieß man bereits bei den ersten Versuchen der Landbeschaffung auf Schwierigkeiten. Daher ließ der Kreishauptmann Graf von Einsiedel bei den ersten Umbauten im Jahre 1765 bei Langenleuba und im Jahre 1769 bei Panitzsch das nötige Land von Gerichtspersonen schätzen und die Besitzer durch Geld oder ein Stück alter Straße entschädigen. [3]) Diese Grundsätze hatten sich auch bei den nachfolgenden Bauten bewährt, so daß sie als gesetzliche Bestimmungen in das Straßenbaumandat vom Jahre 1781 aufgenommen wurden. Nach diesem ist das Land zwar ohne Widerspruch, aber

---

[1]) Codex dipl. sax. reg. II. 6, S. 118.

[2]) Kurzgefaßte Abhandlung von dem Bau und der Besserung der Straßen im Kurfürstentum Sachsen, 1768.

[3]) Akten der Geh. Cab.-Kanzlei Loc. Nr. 521, Vol. II, S. 161 ff. Land- und Heerstraßen, auch Reparatur betr.

nur dann unentgeltlich abzutreten, wenn es zuvor zweifelsfrei zur Straße gehört hat, oder wenn es eine Fläche von zwei Metzen Dresdener Maßes Aussaat nicht erreicht. Es ist das eine Fläche von 24 achtelligen Quadratruten oder rund 500 qm. In allen übrigen Fällen soll der Bauherr dem Eigentümer eine entsprechende Entschädigung gewähren. Durch diese Bestimmung war es erleichtert, nicht nur das Land zur Verbreiterung und Umlegung alter Straßen, sondern auch zur Anlage neuer Straßen zu erhalten. Gestützt auf diese gesetzliche Regelung konnte das Mandat vom Jahre 1781 bei Neubauten der Straßen die Breite der einzelnen Straßengattungen auch mit Erfolg vorschreiben, und zwar ausschließlich der Gräben eine Breite von 16 bis 24 Ellen oder 9,1 bis 13,6 m für die hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen und eine Breite von 12 bis 16 Ellen oder 6,8 bis 9,1 m für die inneren Commercialstraßen, die »das innere Landes-Commercium von einer Manufaktur- oder Marktstadt zur andern befördern und von leichteren Fracht-Fuhrleuten sowohl als den Posten befahren werden«. Die größeren Breiten von 24 und 16 Ellen waren für die Ausweichstellen und die Straßenkrümmungen bestimmt.

Die Instandsetzungs- und Unterhaltungspflicht.

Von jeher, insbesondere aber nach den zahlreich durchgeführten Straßenbesserungen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatte man die Notwendigkeit einer dauernden sachgemäßen und gesetzlich geregelten Unterhaltung erkannt, wenn die mit großen Kosten bewirkten Herstellungen nicht bald wieder nutzlos sein sollten. Wer unterhaltungspflichtig war, ergab sich allgemein aus der Annahme, daß derjenige, der ein Gleitsgeld, einen Brücken- oder Wegezoll erhob, auch die Unterhaltung dieser Brücken und Wege hatte. Daher wird in der Erledigung der Landesgebrechen vom Jahre 1661 vorgeschrieben, daß bei Strafe »alle und jede Beamte und diejenigen, denen das Gleite verpachtet war, wie auch andere Gerichtsherrn, die hierzu verbunden, Straßen, Brücken und Stege bessern sollen«. [1]) Indes waren viele Inhaber von Gleiten und Zöllen wiederum durch besondere Privilegien von der Unterhaltungspflicht befreit. Bei der bestehenden Unklarheit war vor allem das Herkommen maßgebend. Daher schreibt das Straßenbaumandat vom Jahre 1706 vor, daß »die Gräben, Straßen, Brücken und Wege in beständiger Würde und Wesen zu erhalten, Pflicht der Ämter oder anderer Gerichtsherrn und Obrigkeiten oder auch der Gemeinden sei, denen es von alters her obliege«. Die Vorschrift schuf aber keine Klärung der verworrenen Zustände. Infolgedessen wurde verordnet, daß eingehende Erörterungen über die noch zu Recht bestehenden Befreiungen von der Unterhaltungspflicht und über die Verbindlichkeiten bezüglich der Straßenunterhaltung angestellt würden.

Unterdes wurden die Einwohner der Dörfer, in denen die Zustände am schlimmsten waren, durch die Verordnung vom 16. Mai 1718 nicht nur zur Leistung der Fuhren und Handdienste für die Straßen- und Wegeinstandsetzung im Bereich ihrer Dörfer angehalten, sondern sie sollten auch alle Geldkosten tragen, die zur Wegebesserung vor ihren Hofräumen aufzuwenden wären. Im übrigen lag der Straßenbau in den Ortschaften nach der Verordnung vom 13. August 1737 den Gerichtsobrigkeiten ob. In den Dörfern und in den Städten, auf die sich diese Verordnung mit bezog[2]), war damit die Unterhaltungspflicht im allgemeinen einwandfrei geregelt. Außerhalb der Ortschaften war dies jedoch noch nicht der Fall. Die Verordnung vom Jahre 1737

[1]) Sächsische Archivarbeit, S. 17b.

[2]) Desgl., S. 57b.

schrieb zwar vor, daß außerhalb der Ortschaften die gleitsfreien Untertanen die Fuhren-, Spann- und Handdienste zu leisten hätten, und daß die übrigen Untertanen nur gegen eine gewisse Entschädigung zur Dienstleistung verpflichtet wären; bei der großen Länge der Straßen außerhalb der Ortschaften war aber die Unterhaltungspflicht für die einzelnen Personen so drückend, daß man eine Erfüllung der Obliegenheiten nicht erwarten konnte. In dieser Überzeugung suchte man die Last auf viele Schultern zu verteilen und verordnete im Jahre 1739, daß die Unterhaltungspflicht auf alle Dörfer und Ortschaften innerhalb eines Meilenbezirkes ausgedehnt, und daß die Leistungen der einzelnen nach der Zahl der Hufe, die sie besäßen, berechnet werden sollten. In den darauffolgenden schweren Zeiten der Kriege und Hungersnöte war aber die Bevölkerung zu solchen Leistungen nicht imstande. Einen weiteren Fortschritt brachte erst das Straßenbaumandat vom Jahre 1781. Wenn es auch bei dem bisherigen Verfahren fernerhin sein Bewenden haben sollte, so wurde doch darin ausdrücklich bestimmt, daß in der Regel innerhalb der Städte, und soweit deren Weichbild reicht, die Räte auf Kosten der Kämmereieinkünfte oder mit Zuziehung, unter Umständen auf alleinige Kosten der Gemeinden, und innerhalb der Dörfer, soweit deren Zäune gehen, die Dorfgemeinden verpflichtet sind, die Straßen zu bauen; außerhalb der Orte sollten die hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen, auch inneren Communicationsstraßen (worunter die inneren Commercialstraßen zu verstehen sind) von den Inhabern des Gleitsrechts, der Zölle, der Wege- oder Brückengelder unterhalten werden, wenn sie nicht vom Straßenbau besonders befreit wären. Insoweit wiederholte und ergänzte das Mandat die früheren Verordnungen. Ferner bestimmte es aber, daß diese Straßen in allen anderen Fällen auf Kosten der kurfürstlichen Rentkammer unterhalten werden sollten. Damit war der Anfang zur gesetzlichen Unterhaltung dieser Straßen auf Staatskosten gemacht und eine Entwicklung angebahnt, die erst im 19. Jahrhundert zu einem gewissen Abschlusse gekommen ist.

Die Aufsicht.

Die Herstellung und Erhaltung guter Straßen ließ sich natürlich nur erreichen, wenn die dazu Verpflichteten nicht säumig und nachlässig waren, sondern ihre Obliegenheiten gehörig erfüllten. Weil dies aber fast nie geschah, war eine gesetzliche Regelung der Aufsicht über das Straßenbauwesen besonders nötig. Die Oberaufsicht über die öffentlichen Straßen und Wege führte von alters her der Landesherr, da sie einen großen Einfluß auf seine Einkünfte und auf das öffentliche Wohl hatten. Besondere Beamte waren bis zum 18. Jahrhundert mit der Aufsicht nicht beauftragt, sondern meist wurden die Organe der Landesregierung und die Gleitsbeamten damit betraut. Als man aber erkannt hatte, daß gute Straßen zur Erhaltung der wirtschaftlichen Blüte Sachsens und vor allem Leipzigs und zur gesunden Weiterentwicklung des Postwesens notwendig waren, wurden im Mandate vom Jahre 1706 bestimmte Kommissare ernannt und ihnen die Aufsicht über den Zustand der Straßen übertragen. Um die Aufsicht und die Instandsetzung vor allem der acht Haupthandelsstraßen von Leipzig aus einheitlich zu gestalten, wurde im Jahre 1707 neben den Kommissaren und diesen übergeordnet eine Generalstraßenkommission eingesetzt, die diese Straßen bereisen und das Erforderliche anordnen sollte. Sie konnte durch Androhung militärischer Exekution ihren Befehlen den nötigen Nachdruck verleihen. Ihre Tätigkeit war außerordentlich segensreich; nicht weniger als 76060 Ruten (= 344 km) Straßen, die meisten sogar als Steindämme, wurden in den

14 Jahren ihrer Tätigkeit (1707 bis 1721) hergestellt. Nach ihrer Auflösung im Jahre 1721 erfolgte eine Neuordnung der Verwaltung des Straßenbauwesens und die Bildung je einer Straßenkommission für den Gebirgischen und Vogtländischen Kreis, für den Meißener, den Leipziger und für den Kur- und Thüringischen Kreis, die aus dem Landkammerrat als Vorsitzendem, dem Gleitskommissar und den Rechnungsbeamten bestand. Die Landkammerräte erhielten hierbei dieselben Befugnisse, die die frühere Generalstraßenkommission gehabt hatte.[1]) Nach der Entlassung des Premierministers von Brühl im Jahre 1763 wurden berechtigte Klagen laut über die Verzögerungen in der Erledigung von Straßenbausachen infolge des langen Instanzenwegs und über die Unkenntnis und Teilnahmlosigkeit der Beamten, die mit der Aufsicht über das Straßenwesen betraut waren. In einer Anzeige an die Kurfürstin, Maria Antonia Walpurgis von Bayern, die Gemahlin des Kurfürsten Friedrich Christian, vom 8. November 1763 beschwerte sich Carl Christoph Bucher, vermutlich der Straßen-Bauinspektor des Dresdener Bezirks, darüber, daß Sachen von Wichtigkeit 3, 4, ja 13 Jahre verschleppt, und daß die meisten Bauten erst im November, Dezember und Januar unternommen würden; seine Anzeigen hätte er beim Gleitskommissar Güldner einzureichen; von diesem gingen sie an den Landkammerrat in Herrnhut, der innerhalb der letzten 20 Jahre nicht auf eine Straße gekommen wäre und infolgedessen nicht sagen könnte, was zu tun nötig sei; trotzdem müßte er die Rechnungen bescheinigen; nach Wiedereingang bei Güldner wanderten seine Anzeigen zu dem Amtmann und dem Amtsverwalter, die beide so viel Wissenschaft davon hätten wie der Landkammerrat, und zum Amtschreiber Ernst, der sie an das Kammerkolleg weitergäbe; nach dem Vortrage durch einen Sekretär kämen sie dann zum Kalkulator, der die Anschläge moderieren müßte, obgleich er doch nichts davon verstehen könnte; dieser gäbe sie an das Kammerkolleg zurück und nach ihrer Besiegelung kämen sie zum Botenmeister; nachdem noch der Oberförster Kenntnis genommen hätte, gelangten sie zum Amtmann und Amtsverwalter und, wenn man sie endlich lange genug gesucht hätte, zum Amtschreiber, dem indes noch die Verordnungen an den Forstbeamten wegen des Holzes und der Faschinen fehlten; der Gleitskommissar und der Amtschreiber wären die einzigen, die etwas davon verständen; auch hätten die Straßenmeister seit 7 Jahren noch 234 Taler nach gutem Gelde zu fordern; wenn die Straßenmeister allezeit ihren Lohn bekämen, so liefen sie wahrlich nach jedem Regen auf die Straßen und machten die Löcher zu.[2]) Wie im Dresdener Bezirke, so wird es vermutlich auch in den anderen gewesen sein. Auch hierin zeigen sich die Folgen der Verwaltung Brühls und des Siebenjährigen Krieges. Die Kommission, die nach diesem Kriege zur Erörterung von Maßnahmen zur Wiederherstellung der Straßen eingesetzt worden ist, hat daher auch Änderungen in der Verwaltung des Straßenbauwesens empfohlen. In der hierauf erlassenen Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener vom 25. Januar 1765 wurden die Straßenkommissionen aus den Kreishauptleuten, den Amtshauptleuten, den Gleitskommissaren und den Justiz- und Rentbeamten neu gebildet. Die Oberaufsicht blieb dem Kammerkolleg, dem späteren Geheimen Finanzkollegium, vorbehalten, weil das ganze Straßenbauwesen aufs engste mit den Einkünften des Landesherrn aus den Zöllen und Gleiten und mit seinen Ausgaben für die Straßenbauten zusammenhing. An dieses Kollegium waren die jährlichen Straßenanschläge

[1]) Das Vorstehende aus der Sächsischen Archivarbeit, S. 36 ff. und 50 ff.
[2]) Vgl. Akten der Geh. Cab.-Kanzlei Loc. Nr. 521, Vol. II., S. 149 ff.

und die Abrechnungen darüber zur Genehmigung einzureichen; auch blieb es die Anstellungsbehörde der oberen technischen Beamten. Dem Kreishauptmann wurde die Direktion des ganzen Straßenbauwesens in dem ihm anvertrauten Kreise übertragen; er hatte das Archiv bei sich, hatte über die Erfüllung der Generalien genau Aufsicht zu führen, Straßenbauten anzuordnen und die Straßen zu beaufsichtigen; auch konnte er Straßenwärter annehmen und absetzen. Der Amtshauptmann hatte insbesondere die nötigen Bau- und Unterhaltungsverträge zu schließen, die Fertigung der Anschläge anzuordnen, die befohlenen Bauten zu beaufsichtigen, die Lohnzettel zu zeichnen und die etwa gefundenen Unrichtigkeiten dem Kreishauptmann anzuzeigen. Die Justizbeamten sollten die Kreis- und Amtshauptleute ohne Weigerung unterstützen, so oft es erforderlich wäre. Den Rechnungsbeamten lag insbesondere das Rechnungswerk ob. Die Straßenanschläge und die Baurechnungen sollten auch vom Gleitskommissar gegengezeichnet werden, ehe sie vom Kreishauptmann an das Kammerkolleg gesandt würden.

Zur besonderen technischen Aufsicht war bereits im Jahre 1694 für den Leipziger Kreis ein Straßenbereiter angestellt worden. Aber sowohl die Herstellung der Straßen unter der Generalstraßenkommission als auch die Unterhaltung der gebauten Straßen machte eine ständige Aufsicht nötig. Daher wurde im Jahre 1710 befohlen, daß jedes Amt für die Straßen, die von ihm zu bauen seien, einen Aufseher anzustellen habe. Die Oberaufsicht für die bereits gebauten oder verdungenen Straßen erhielt im Jahre 1710 der Oberaufseher über die Elbeschiffahrt, Chr. von Utterodt. Die Stelle blieb nach seinem Tode im Jahre 1715 allerdings unbesetzt. Aber im Jahre 1719 wurde als erster Straßenkommissar der Kammerfurier Boehme ernannt mit dem besonderen Auftrage, die mandatmäßige Erhaltung der gebauten Straßen zu überwachen; seine Stellung zu den Straßenkommissionen ist nicht ganz deutlich. Unter ihnen stand der im Jahre 1733 für den Leipziger, den Meißener und den Erzgebirgischen Kreis ernannte Bauschreiber Christian Schmalix, der 1744 zum Straßen-Bauinspektor ernannt wurde. Ihm war die technische Leitung der Straßenbauten und die Beaufsichtigung der Land- und Poststraßen anvertraut, und zur Erfüllung seiner Aufgaben waren ihm die Straßenaufseher und Straßenarbeiter beigegeben und unterstellt. Er hatte die Straßenbauten zu veranschlagen und die Anschläge an die Straßenkommissionen einzusenden, die sie zur Genehmigung dem Kammerkolleg überreichten.[1]) Nach dem Tode des Straßen-Bauinspektors Schmalix im Jahre 1751 erhielt der technische Straßenbaudienst eine straffere und einheitlichere Organisation. Als oberster Beamter wurde der Major Fleischer mit dem Titel eines Oberstraßenintendanten angestellt. Er war dem Kammerkolleg unmittelbar unterstellt, den Straßenkommissionen beigeordnet und Vorgesetzter der Straßenbauaufseher, Straßenmeister und Straßenknechte. Er hatte die Oberaufsicht über die Gleits- und Landstraßen und über die Straßenbaubeamten zu führen sowie auf die richtige Verwendung der ausgesetzten Gelder zu achten und die Baurechnungen mit zu bescheinigen. Durch den äußerst schlechten Zustand der Straßen nach dem Siebenjährigen Kriege gewann aber die Regierung die Überzeugung, daß an der Spitze des Straßenbauwesens ein fachlich vorgebildeter Mann stehen müßte, denn es handelte sich darum, die Straßen dauerhafter als bisher herzustellen und Versuche mit der in Frankreich und den westlichen Ländern Deutschlands angewandten Straßenbauart zu machen. Es wurde daher der

[1]) Seine Instruktion vom 12. März 1733 in den Akten der Geh. Cab.-Kanzlei Loc. Nr. 521, Vol. 1, S. 162.

aus dem Herzogtume Württemberg herzugezogene und mit der dortigen Bauart vertraute Philipp Jakob Klump als Straßenkommissar am 7. Januar 1765 angestellt.[1]) Mit der Aufsicht in den einzelnen Kreisen waren ein oder zwei Straßenbauaufseher und in jedem Amte ein Straßenmeister beauftragt. Ihre Obliegenheiten regelte die Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 und das Generale vom 18. Dezember 1764. Hiernach waren die Straßenbauaufseher zur technischen Aufsicht über die Straßen und über die Arbeiten und Lieferungen für die Straßen, zur Fertigung der Straßenanschläge, auch zur Prüfung der Lohnzettel in Unterordnung unter den Kreis- und Amtshauptmann sowie unter den Rechnungsbeamten bestellt. Ihre Anstellung und Entlassung erfolgte vom Kammerkolleg auf Vorschlag des Kreishauptmanns. Im Kur- und im Thüringischen Kreise wurde zunächst nur je ein Straßenaufseher, im Meißener, Leipziger und Erzgebirgischen Kreise wurden je zwei angestellt. Wegen der Größe ihrer Bezirke waren sie beritten. Am Jahresende hatte jeder einen Bericht »über die gebauten Straßen, die dabei verausgabten Gelder und über die im neuen Jahre nötig werdenden Baue« bei jedem Amte einzureichen. Die Ämter brachten die Berichte in eine Übersicht und legten sie dem Kammerkolleg vor. Den Straßenbauaufsehern waren in technischer Hinsicht die Straßenmeister sowie die angenommenen »Straßenkontrahenten« untergeordnet. Die Straßenmeister sollten lesen und schreiben können, sich mit den ergangenen Mandaten, Generalien und Verordnungen bekannt machen, die Straßen fleißig begehen, den Baupflichtigen mit Rat zur Seite stehen, die Säumigen aber beim Amte anzeigen. Sie sollten sich aller Unredlichkeiten enthalten und lediglich mit ihrem bestimmten Gehalte zufrieden sein. Die Straßenwärter sollten die ihnen anvertrauten Straßen in ordnungsmäßigem Zustande erhalten, die Anlieger zu ihrer Pflicht anhalten, aber auch selbst fleißig mitarbeiten, auf den Straßenverkehr achten und keine Unredlichkeiten begehen.[2])

Die Straßenbaukunst.

Die Wirksamkeit der technischen Straßenbaubeamten war um so erfolgreicher, als sich ihre Kenntnisse in der Straßenbaukunst erweiterten und vertieften. Als besonders gefährlich für die Straßen hatte man schon längst den Einfluß des Wassers erkannt und daher durch Herstellung von Abzugsgräben den Straßendamm trocken zu halten gesucht. Bereits im Jahre 1629 ordnete Kurfürst Johann Georg I. an, daß die dazu verpflichteten Anlieger die Gräben jederzeit heben und wo möglich oben 3 Ellen weit, an der Sohle $1^1/_2$ Ellen breit und 2 Ellen tief machen sollten.[3]) Das Straßenbaumandat vom Jahre 1706 wiederholte die früheren Bestimmungen und schrieb allgemein vor, daß »auf beiden Seiten der Straße, wo es die Gelegenheit mit sich bringt, und die Wasserläufe und Abzüge es erfordern, tüchtige und die rechte Breite haltende Gräben alsofort angelegt und in Zeiten jedes Mal ohne Erinnern wieder gehoben werden« sollten, und zwar vornehmlich von den Anliegern, aber auf Kosten der Straßenunterhaltungspflichtigen. In der kurzgefaßten Abhandlung vom Bau und der Besserung der Straßen aus dem Jahre 1768 wird den Entwässerungsanlagen der Straßen ganz besondere Beachtung geschenkt, wie aus folgendem Auszuge hervorgeht:

---

1) Das Vorstehende aus der Sächs. Archivarbeit, S. 24, 40b, 45b, 47, 52, 60b, 61, 62 ff.

2) Zum Teil nach der Abhandlung von dem Bau und der Besserung der Straßen, 1768.

3) Sächsische Archivarbeit, S. 14.

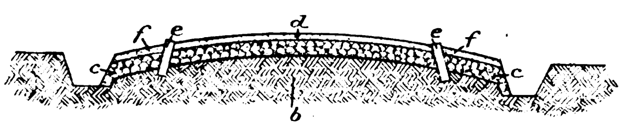
Zur Entwässerung und Trockenhaltung des Straßendammes sollen beiderseits Gräben von 2 bis 3 Ellen (1,13 bis 1,70 m) oberer Breite, $1^1/_2$ Ellen (0,85 m) Sohlbreite und 2 Ellen (1,13 m) Tiefe angelegt werden. Zur Abführung des Wassers an der Straßenoberfläche nach den Gräben sollen 1 bis 2 Schaufeln breite Quergräbchen, die Abschläge, mit einem Gefälle von der Straßenmitte nach den Gräben geführt werden. Außerdem sollen zur Verhinderung des Wasserabflusses in der Längsrichtung fallender Straßen Aufschläge gebaut werden, die am besten durch einen schief zur Straßenrichtung gelegten und mit Kies überschütteten Holzstamm gebildet werden. Weiter soll weder Wasser aus Entwässerungsanlagen, noch Abfallwässer oder Jauche den Gräben zugeführt werden. Vielmehr sollen am Hange oberhalb und außerhalb der Gräben »Verteidigungsgräben« angelegt werden, die das Wasser vorher abfangen. Jauche soll aber durch besondere gepflasterte Abzüge unter der Straße hinweggeführt werden.

Das Straßenbaumandat vom Jahre 1781 beschäftigt sich sehr eingehend mit den Verpflichtungen zur Trockenhaltung der Straßen. Bei 10 Taler Strafe darf kein Wasser unter irgendeinem Vorwande nach der Straße zu geleitet oder zu deren Nachteile vorsätzlich aufgeschwellt werden. Das Wasser ist vielmehr durch Straßengräben und Feldabzüge von der Straße abzuführen. Wo solche noch nicht vorhanden sind, sind sie anzulegen. Die Straßengräben sind oben 3, unten an der Sohle $1^1/_2$ Ellen breit und 2 Ellen tief herzustellen. Zu ihrer Instandsetzung und Herstellung sind die Anlieger verpflichtet. Nur wenn die Last für diese allzu drückend wird, sind die Gemeinden dazu verbunden. Das nötige Land ist nach den allgemeinen Grundsätzen für die Landbeschaffung zu erwerben. Bei 5 Taler Strafe ist ein Verbauen oder Durchschneiden der Straßengräben verboten. Zur Überfahrt sind vielmehr Brücken zu errichten. Die Anlage der zur Ableitung des Straßenwassers erforderlichen Feldabzüge hat ein jeder Anlieger über sein Grundstück gegen Entschädigung zu dulden und für deren Erhaltung zu sorgen. Diese eingehenden Vorschriften zur Trockenhaltung der Straßen haben sich ausgezeichnet bewährt und sind zum Teil noch heute in Geltung.

Um ein schnelleres und gründlicheres Austrocknen nasser Straßen zu erreichen, wurde am 3. März 1725 das Beräumen der Straßen von Gebüsch, Weiden, Pappeln usw. angeordnet. Aus demselben Grunde waren in dem Mandate vom 11. März 1726 wegen Pfropfung und Kultivierung fruchtbarer Bäume die Landstraßen besonders ausgenommen worden. Im Jahre 1768 machte man schon mehr Zugeständnisse. Eine Baumallee an einer Straße wäre eine wahre Zierde und ein Vergnügen für die Reisenden. Obstbäume sollten aber nicht gepflanzt werden wegen ihres schlechten Wuchses und da die Früchte niemandem nützten, weil sie gestohlen würden. Es sollten Linden, Espen, Pappeln, Lärchenbäume gewählt und an feuchten Stellen sollten Weiden und Erlen gesetzt werden, aber nur an Straßen, die breiter als vorgeschrieben wären und auch bei diesen nur außerhalb der Straßengräben und wechselständig in einem gegenseitigen Abstande von 2 Ruten (4,53 m). Auch diese Vorschriften gingen in das Straßenbaumandat über, jedoch mit der Änderung, daß, wenn überhaupt Bäume gepflanzt würden, es fruchtbare Bäume sein sollten.

Größeres Augenmerk wendete man im 18. Jahrhundert allmählich dem Bau der Fahrbahn zu. Bereits die Instruktion für den ersten Straßenbereiter vom Jahre 1694 gibt eingehende Vorschriften über den Bau der Straßen.

Insbesondere soll er sein Absehen mehr auf Stein- und Kiesbaue zur Ersparung des Holzes und zur Erlangung eines beständigeren und weniger kostbaren Baues richten. Im Jahre 1713 wird auch das Verfahren bei Entnahme dieser Baustoffe aus Privatbesitz geordnet.[1]) Viele und wertvolle Erfahrungen sind bei den umfangreichen Straßenherstellungen gemacht worden, die unter der Generalstraßenkommission im 2. und 3. Jahrzehnt stattfanden; sie sind in dem Mandate vom 31. Januar 1731 niedergelegt. Danach sollen die Dämme wie gewöhnlich in die Höhe geführt, die Erde von beiden Seiten zusammengetrieben, jede Schicht mit Stößen gerammt und, wenn etwa durch Befahren der Straße Gleise entständen, diese mit Steinen und Kies ausgefüllt und mit Erdreich überzogen werden; in die Mitte des Weges dürfen aber keine größeren Steine eingelegt, sondern nur Kies und Steingrand aufgebracht werden; die Arbeiten sollen an einen Straßenbausachverständigen verdungen werden. Es wurden also auf gut hergestellten Erdkörpern Kiesdämme errichtet; sehr widerstandsfähig waren diese Straßen natürlich nicht. Zwar suchte man durch polizeiliche Verkehrsvorschriften auf eine gute Erhaltung und geringe Abnutzung der Straßen hinzuwirken; aber der starken Beanspruchung durch die Kriege, insbesondere durch den Siebenjährigen Krieg (1756 bis 1763), waren sie nicht gewachsen. In der Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 wurde über die durch die verderblichen Kriege äußerst ruinierten Haupt-, Heer- und Landstraßen geklagt. Indes war gerade dieser für Sachsens Wohlfahrt höchst unglückliche Zustand der Anlaß zu einem kräftigen Wandel. Die Straßen sollten von Grund aus gebessert werden. Carl Christoph Bucher in Dresden, vermutlich der Nachfolger des Straßen-Bauinspektors Schmalix, wies bereits im Jahre 1763[2]) auf eine Bauart hin, die in Böhmen und Österreich eingeführt war. Diese Art wäre sehr haltbar; es könnten auch keine Schläge oder Löcher entstehen, weil eine ganze Elle hoch pure Steine gesetzt seien; aber die schweren Wagen drückten den Kies und die kleinen Steine zu Staub, den das Wasser wegwüsche und der Wind vom Pflaster verjage, so daß man auf den Steinen fahren müßte, was »incommode« wäre, falls man nicht alle Jahre frischen Kies aufführe; die Bauart wäre auch zu kostbar, eine Straßenstrecke von einer Meile Länge bei 24 Ellen Breite kostete 80 000 Thaler; nach seiner Meinung wären Kiesdämme das Beste, Steinpflaster aber ein schlechter Weg, da man wiederholt mit vielen Kosten Kies darauf bringen müßte. Die nachstehende Querschnittszeichnung



veranschaulicht die österreichische Bauweise. Auf dem mit Wölbung hergestellten Erddamme *b* wurde ein Steindamm *c*, auf diesem die Kiesbahn *d* und die Fußwege *f* hergestellt, die durch die Weichsteine *e* von der Fahrbahn getrennt waren. Aus obigem Bericht erkennt man die Abneigung gegen die neue Bauart in maßgebenden technischen Kreisen Sachsens. Das wird vielleicht auch ein Grund mit gewesen sein, warum ein Nichtsachse, der Württemberger Philipp Klump, die verantwortungsvolle Stelle eines Straßenkommissars erhielt. Die württembergische Bauart ähnelte der vorbezeichneten, wie überhaupt die Ausbildung der Straßenfahrbahn während jener Zeit in den verschiedenen Ländern

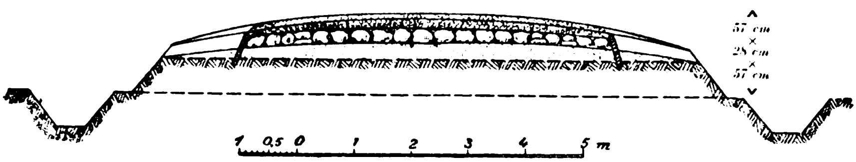
[1]) Sächs. Archivarbeit, S. 26b, 44b.
[2]) Akten der Geh. Cab.-Kanzlei Loc. Nr. 521, Vol. II, S. 149 ff.

Europas ungefähr gleich war. Sie stellte eine alte französische Bauweise dar, die nach Steenstrup in Frankreich bereits in der Mitte des 17. Jahrhunderts vorkam.[1]) Mit der neuen Bauart wurden Versuche an den wichtigsten Straßen der Umgebung Leipzigs und später Dresdens angestellt. Über erstere gibt ein Bericht des Kreishauptmanns Detlev Carl von Einsiedel vom 21. März 1770 eingehenden Aufschluß.[2]) Nach Absteckung der Baulinie wurden zunächst die Gräben ausgeworfen, die oben 3 Ellen, an der Sohle 1 Elle breit und 1 Elle tief waren, und die »Planie« der 16 Ellen breiten Straße so hergestellt, daß sie in der Mitte $^1/_2$ Elle Stich hatte; von diesen 16 Ellen entfielen 12 auf die Fahrbahn und je 2 auf die beiden Fuß- oder Nebenwege; als Baustoffe zum Fahrdamm dienten blaue Steine, die mit Brechstangen und Feusteln oder mit Pulver gewonnen wurden, und Kies, am liebsten Flußschotter und reiner Sand; für die Anfuhr wurden zweirädrige Karren empfohlen, mit denen man besser über die Felder und in die Winkel der Steinbrüche fahren könnte; beim Bau des Steindamms wurden die großen Steine quer gelegt und die Zwischenräume mit kleinen Steinen ausgefüttert; die Höhe der untersten Schicht betrug in der Mitte $^1/_2$ Elle; darauf kamen $^1/_4$ Elle hoch handgroße Steine, von denen die größeren mit 8 bis 9 Pfund schweren Feusteln zerschlagen wurden; die oberste $^1/_4$ Elle hohe Schicht bestand aus $^1/_2$ Pfund schweren Steinen, zu deren Zerkleinerung Feustel von $3^1/_2$ bis 4 Pfund Gewicht in Gebrauch waren; in der Mitte war die Versteinung 1 Elle, an den Seiten $^1/_2$ Elle stark; über alles kam noch 3 bis 4 Zoll hoch Sand; als Widerlager für die Versteinung dienten seitlich 4 Zoll tief in die Planie gesetzte, 12 Zoll über sie herausstehende Randsteine, die nach der Schnur gesetzt wurden; den Schluß bildete die Anschüttung der Nebenwege. Bei Kieswegen wurde der Kies gleichmäßig $^3/_4$ Elle hoch breitgezogen; sie erhielten aber weniger Quergefälle. Im Jahre 1768 wurden auf der Poststraße zwischen Wurzen und Leipzig auch Sommerwege angelegt; die Gliederung der Straße war dann so, daß 2 Ellen auf den Nebenweg, 6 Ellen auf die Steinbahn und 8 Ellen auf den Sommerweg entfielen; ein Schlagbaum regelte den Verkehr derart, daß bei nassem Wetter die Steinbahn, bei trockenem der Sommerweg befahren werden mußte. Die Brücken und Schleusen wurden mindestens so groß gemacht, daß ein Mann hindurchkriechen konnte.

Die Arbeiten für die Herstellung des Unterbaues wurden bei dem Straßenbau bei Langenleuba im Jahre 1765 verdungen, und zwar da, wo 2 Mann eine Rute täglich fertig brachten, zu 12 Gr., da, wo 7 bis 8 Mann daran arbeiten mußten, zu 1 Taler 10 Gr. für eine Rute Straßenlänge. Auch die Steinbrecherarbeiten waren verdungen, und zwar nach der Rute fertiggestellter Straße, wofür 5 bis 6 Taler bezahlt wurden. Dasselbe galt für die Anfuhr; für 1 bis 5 Viertelstunden Anfuhre wurden 5 bis 11 Taler gezahlt. Beim Langenleubaer Hauptbau war auch die Herstellung des Steindamms zu 1 Taler 8 Gr. für 1 Rute Straßenlänge verdungen; 9 Mann konnten 2 Ruten täglich herstellen. Für 1 Rute Nebenweg wurden 3 Gr. bezahlt. Die Brücken und Schleusen wurden nach Quadratruten abgerechnet. Die Handarbeit bei der Unterhaltung von 600 Ruten war für 50 Taler verdungen. Bis zum Jahre 1770 waren auf diese Weise ungefähr 1200 Ruten im Thüringischen und im Erzgebirgischen Kreise, im Leipziger Kreise aber 1760 Ruten neue Chaussee zwischen Penig und Borna, 542 Ruten Sanddamm bei Lößnitz zwischen Leipzig und Borna, 2821 Ruten teils Chaussee mit Sommerweg, teils

[1]) Löwe, Straßen-Baukunde 1906, S. 364.
[2]) Akten der Geh. Cab.-Kanzlei Loc. Nr. 521, Vol. II, S. 161 ff.

umgesetztes Steinpflaster, teils in Sanddamm umgewandeltes Steinpflaster zwischen Leipzig und Wurzen, mithin im ganzen 6323 Ruten (28,65 km) Straße chausseemäßig gebaut. Die ausgezeichneten Erfolge der neuen Straßenherstellung waren ganz unverkennbar. Die Erfahrungen dabei wurden in die dem Straßenbaumandat vom Jahre 1781 angefügte, vom Major Georg Abraham Günther bearbeitete Anweisung für die Anlegung und den Bau der Straßen aufgenommen.



Regelquerschnitt einer 16 Ellen oder 9,06 m breiten Straße nach dem Straßenbaumandat vom Jahre 1781.

Die vorstehende Zeichnung stellt den Regelquerschnitt einer 16 Ellen breiten Straße nach dem Straßenbaumandat dar. Die Bauart ähnelt, wie man erkennt, bereits sehr der jetzigen Versteinungsart durch Packlager und Steinschlag; sie ist jedoch durch die flachliegenden, pflasterartig zusammengesetzten Steine der untersten Schicht wesentlich verschieden von dem jetzigen Packlager, bei dem die Steine aufs Hohe gesetzt werden. Auffällig erscheint diese Bauart insofern, als nach der Abhandlung von dem Bau und der Besserung der Straßen aus dem Jahre 1768, deren Verfasser unbekannt ist, die kleinen Steine an den Seiten, die größten aber in der Mitte quer zur Straßenrichtung eingebaut werden sollten, wobei darauf zu sehen wäre, daß die breitesten Teile nach unten lägen, die Spitzen aber aufwärts zu stehen kämen, wo also die Herstellung von Packlager im heutigen Sinne empfohlen wurde. Aus welchen Gründen die Anregung unbeachtet blieb, hat sich nicht ermitteln lassen.[1]) Bei den damaligen Verkehrsverhältnissen war eine Verschiebung der oberen Versteinungschichten auf den glatten flachliegenden Steinen nicht so leicht möglich wie bei dem jetzigen schnellen Kraftwagenverkehr; auch genügte der mehr lose Steinunterbau den derzeitigen Belastungen. Die neue Versteinungsart war daher vollständig ausreichend; mit ihrer Anwendung war der Anfang zu einer kunstgerechten Herstellung der Straßen, zum Bau der sogenannten Chausseen, gemacht. Die in der Straßenbaukunst erworbenen Kenntnisse zu pflegen, zu erweitern und praktisch zu verwerten, war die Pflicht des durch die Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 und durch das Generale vom 18. Dezember 1764 geschaffenen technischen Beamtenkörpers; nunmehr war aber auch seine für Sachsens Wohlfahrt bedeutungsvolle Arbeit, die er ganz im stillen leistete, von Erfolg gekrönt.

Der Anfang des jetzigen Staatstraßenwesens.

Die Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 und das Straßenbaumandat vom 28. April 1781 mit der Anweisung für die Anlegung und den Bau der Straßen

[1]) In Frankreich wurden erst von Trezaguet, dem Oberingenieur des Bezirks Limoges, in seiner Denkschrift vom Jahre 1775 als Unterlage für die Chausseen aufs Hohe dicht aneinandergesetzte und in den Boden des Bettungskoffers festgeklopfte Steine, also Packlager im heutigen Sinne, empfohlen, indes zunächst auch nur mit geringem Erfolge.

haben die Grundlagen zu einem geordneten Straßenbauwesen in Sachsen geschaffen. Wenn das Straßennetz doch nicht gleich in großen Zügen und umfänglich ausgebaut wurde, so hatte das verschiedene Ursachen. Durch die Mißwirtschaft Brühls und den Siebenjährigen Krieg waren Sachsens finanzielle Kräfte sehr geschwächt. Daher erschien der Bau der großen Straßen der Regierung »trop dispendieux pour ôser l'entreprendre dans un moment, où l'on avoit bessoin de toutes les ressources pour faire face aux objets les plus pressants«.[1]) Sie lebte der Hoffnung, daß auf eine Mitwirkung der Untertanen gerechnet werden könnte, sobald nur ein Anfang mit dem Straßenbau gemacht wäre und sie ihren eigenen Vorteil in dieser Herstellung erkennen würden. Aber hierin hatte sie sich getäuscht; haben sich doch bis heute nur wenige Landgemeinden und Gutsherrschaften die Erfahrungen der staatlichen Straßenbauverwaltung zunutze gemacht. Auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen regen Straßenbau, der Handel und Verkehr, lagen um die Wende des Jahrhunderts und im Anfange des 19. Jahrhunderts infolge der unruhigen und kriegerischen Zeiten sehr danieder.

Erst im zweiten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts trat in Sacnsen die für Handel und Wandel notwendige Ruhe ein. Zwar hatten die mittelalterlichen zünftlerischen Privilegien in bezug auf die Benutzung der hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen ihre Geltung verloren. Aber darein hatte sich auch Leipzig bereits gefunden. Denn im Jahre 1807 berichtete diese Stadt[2]), daß der freie Elbehandel, ihr Schreckgespenst in früheren Jahrhunderten, nicht nur eine Wohltat für Sachsen im allgemeinen, sondern auch für Leipzig wäre. In allen Teilen Sachsens begann die Regierung Gewerbe und Handel mit verstärkter Tatkraft zu unterstützen, und zwar auch durch die Verbesserung der Verkehrsanlagen und der Post. Nach dem Emporkommen des Postwesens unter der Familie Kees im Anfange des 18. Jahrhunderts und nach seinem Übergange in die unmittelbare Staatsverwaltung am 1. Juli 1712 war darin vorerst ein Stillstand eingetreten. Der verhängnisvolle Einfluß des Grafen Brühl machte sich, wie bereits dargestellt, auch in diesem Betriebszweige geltend. Nach der Brühlschen Zeit waren aber die Straßen infolge des Siebenjährigen Krieges so schlecht geworden, daß an eine weitere Ausbildung der Postverbindungen zunächst nicht gedacht werden konnte. Doch im zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts begann für das Postwesen unter dem Oberpostamtsdirektor Hüttner eine neue Blütezeit, die in jeder Beziehung an den glänzenden Fortschritt unter den beiden Kees erinnerte. Ihr verdankt auch das Straßenbauwesen fruchtbare Anregungen. Der Ausbau des Straßennetzes wurde nunmehr nach Kräften gefördert.

Die in der Folge sich immer mehr vergrößernde Ausdehnung der Kunststraßen machte die Einstellung besonderer Beamten für ihre Beaufsichtigung nötig. Im Meißener Kreise war damit der erste Straßenbauaufseher, Gotthelf Leberecht Borman, beauftragt, der dafür jährlich 250 Taler erhielt; außerdem war er noch Straßenbauaufseher für die Ämter Dresden, Pirna, Hohenstein, Stolpen und Radeberg. Das war für einen Mann zu viel; es wurde daher im Jahre 1811 die Anstellung eines berittenen Chausseeinspektors zur Aufsichtführung über sämtliche teils schon fertige, teils noch herzustellende Kunststraßen im Meißener Kreise mit einem jährlichen Gehalte von 600 Taler

---

[1]) Ferber, L'esprit et le système du gouvernement de la Saxe depuis la mort du feu roi Auguste III jusqu' à l'année 1765, S. 65 ff.

[2]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 1884, 5. Bd., S. 72.

genehmigt.[1]) Damit war der Anfang zur besonderen Beaufsichtigung und auch zur besonderen Verwaltung der Kunststraßen gemacht.

Außer der strafferen Einrichtung des technischen Aufsichtsdienstes machten sich für die Kunststraßen auch strengere verkehrspolizeiliche Vorschriften nötig, sollten nicht die mit großen Geldopfern erbauten Straßen durch übermäßige und unsachliche Beanspruchung wieder zerstört werden. Hier ist in erster Linie die Festsetzung der Felgenbreite zu erwähnen. Durch einen Bericht des Chausseeinspektors Chr. Gottfr. Ulbricht in Wurzen vom 19. Mai 1817 und durch eine weitere Anregung der bayerischen Gesandtschaft vom 6. Oktober 1819 kam die Frage in Fluß. Das Ergebnis war das Patent vom 20. Mai 1820, wonach demjenigen, dessen Wagenräder eine Felgenbreite von mindestens 6 Dresdener Zoll (= 14 cm) hatten, die Hälfte des Chausseegeldes erlassen wurde.[2])

Die geordnete fortlaufende Instandsetzung, die zur Erhaltung der »kostbaren« Straßen nötig wurde, erforderte neben den Hand- und Spanndiensten auch viel bares Geld. So betrugen die jährlichen Unterhaltungskosten der Moritzburger Straße 1780, abgesehen von den 100 bis 150 Wagen und den 20 bis 30 Mann an gewöhnlichen Hofediensten und von 100 bis 120 Spann- und 50 bis 60 Handtagen an landschaftlichen Straßendiensten, noch 600 bis 700 Taler für Steine, Wagen-, Schmiede-, Arbeiter- und Fuhrlöhne.[3]) Man begann auch die Berechtigung der Forderung von Frondiensten anzuzweifeln. Ferber[4]) sagt: »Der Kurfürst hat kein Recht, solche (d. h. Straßenbau-) Frondienste von seinen Untertanen zu fordern, ja auch die von den Untertanen seiner Domänen sind nicht unbeschränkt.« Um daher das zur Unterhaltung nötige Geld zu beschaffen, wurden vom Jahre 1779 ab Straßenabgaben nach der Art der Benutzung der Straßen, die sogenannten Chausseegelder, auf den Kunststraßen erhoben.[5]) Der Satz war aber zuerst unauskömmlich. Während auf der oben bezeichneten Straße der bare Zuschuß 600 bis 700 Taler betrug, brachten die Chausseegelder in den Jahren 1779 bis 1782 durchschnittlich jährlich nur 573 Taler 7 Groschen $4^1/_4$ Pfennig ein. Es war aber ein gangbarer Weg gefunden, die Zuschüsse, die die Unterhaltung erforderte, von denen tragen zu lassen, die von den guten Straßen einen Nutzen hatten. Als dann am Anfange des 19. Jahrhunderts die notwendige Erhöhung der Abgaben durchgeführt wurde, war auch in finanzieller Hinsicht der Grund zum weiteren Bau von Kunststraßen gelegt.

Die vorstehenden kurzen Angaben zeigen, daß das Straßenwesen in Sachsen sich organisch auf der Unterlage weiter entwickelte, die das Straßenbaumandat vom Jahre 1781 und die Generalinstruktion vom Jahre 1765 darbot; sie lassen aber auch erkennen, daß die Kunststraßen, die Chausseen, sich der besonderen Fürsorge der Regierung erfreut haben. Sie sind, wie es ja auch ganz natürlich war, als die Hauptstraßen Sachsens von der größten Wichtigkeit geworden und sind jetzt unter dem Namen Staatsstraßen allgemein bekannt und geschätzt.

---

[1]) Akten, den Straßenbau in den Kgl. Sächs. Erblanden und die Einrichtung des Chausseebauwesens betreffend. A. 1807 bis 1826, Vol. VII, Loc. 328, S. 67 ff.

[2]) Desgl., S. 189.

[3]) Land- und Heerstraßen, auch deren Reparatur, Geh. Cab.-Kanzlei, Loc. Nr. 521, Vol. II, S. 174 ff.

[4]) Ferber, L'esprit et le système du gouvernement de la Saxe etc., S. 67.

[5]) Vgl. hierzu auch Hunger, Denkwürdigkeiten zur Finanzgeschichte Sachsens, 1790, S. 23 ff.

Zur Karte der Poststraßen S. 404.[1])

Die erste Anregung, eine Karte des Kurfürsten- und Herzogtums Sachsen herzustellen, ging von Herzog Georg (gest. 1539) aus, der den berühmten Leisniger Kosmographen Petrus Apianus (1495 bis 1552) mit dieser Arbeit beauftragte.[2]) Sie nahm aber erst unter Kurfürst August von Sachsen (1553 bis 1586) greifbarere Form an, der selbst auf seinen Reisen mit dem Kompaß die gegenseitige Lage und mit einem Wegemesser an seinem Wagen die Entfernungen der einzelnen Orte bestimmte und eigenhändig eine Karte entwarf. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts betraute er auch Georg Oeder, der durch eine Karte des Amtes Schwarzenberg im Jahre 1551 die Aufmerksamkeit des Kurfürsten auf sich gezogen hatte, ferner den Leipziger Professor Homilius und den Mathematiker Hiob Magdeburg mit Landesvermessungsarbeiten. Indes gelangte sein Plan, die gesamten kursächsischen Lande vermessen und kartieren zu lassen, erst unter seinen Nachfolgern durch den Freiberger Markscheider Matthias Oeder in den Jahren 1586 bis 1607 zur Ausführung. Dieser nahm die Vermessung mit der Meßschnur, dem Quadranten und der Bussole, ohne astronomische Ortsbestimmung, vor. Seine Arbeit ist ein treffliches Zeugnis für die Leistungsfähigkeit jener Zeit auf markscheiderischem Gebiete. Die Karte, die eine Fläche von 30 qm bedeckt, ist in ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Darstellung von keinem anderen zeitgenössischen kartographischen Werke erreicht worden. Sie ist aber für den Zweck, die Richtung und Lage alter Straßenzüge zu ermitteln, nicht geeignet, weil diese auf ihr nicht in dem erwünschten Umfange dargestellt sind.

Alle im Auftrage des Kurfürsten hergestellten Aufnahmen wurden im Interesse der Landesverteidigung geheim gehalten. Aber auch Privatleute versuchten sich auf diesem Gebiete, z. B. der Pfarrer Criginger in Marienberg, der eine Karte von Böhmen, Meißen und Thüringen entwarf, und zwar wie er selbst schreibt, daheim ohne alles Wandern und Besichtigen.[3]) Sie enthielt daher, wie zu erwarten stand, viele grobe Fehler. Wenn auch zuverlässigere Karten als die Crigingersche hergestellt wurden, so stehen sie doch weit hinter dem Oederschen Werke zurück und waren für die von mir beabsichtigte kartographische Darstellung der Hauptverkehrsstraßen ebenfalls nicht zu gebrauchen.

Erst der fortschreitende Ausbau des Postwesens brachte ein größeres Bedürfnis nach einer verbesserten Karte, das zunächst durch die im Jahre 1704 von dem Leipziger Oberpostmeister Joh. Jak. Kees herausgegebene und bei Peter Schenk in Amsterdam gedruckte Postkurskarte mit besonderem Ortschaftsverzeichnisse befriedigt wurde. Der auf S. 404 abgedruckten Straßenkarte von Sachsen dienten aber die ungleich genaueren und sorgfältigeren Postkurskarten von Zürner als Unterlage.

Adam Friedrich Zürner aus Marieney bei Ölsnitz (Vogtl.) hatte Theologie studiert und wurde 1705 als Pfarrer nach Skassa bei Großenhain berufen. Sein Lieblingsstudium, die Mathematik, ließ er indes nicht liegen. Er setzte seine mathematischen Kenntnisse vielmehr in die Tat um und begann Landesvermessungen mit Hilfe von Dreiecksnetzen vorzunehmen, zunächst in Sachsen und, als ihm das als den Landesinteressen gefährlich untersagt wurde, in Böhmen. Durch diese Arbeiten wurde er dem Kurfürsten August dem

[1]) Archiv für Post und Telegraphie, 1892. Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 11. und 21. Bd. Schramm, De statuis mercurialibus in Saxonia, 1726.

[2]) Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 21. Bd., S. 297.

[3]) Desgl., 11. Bd., S. 321.

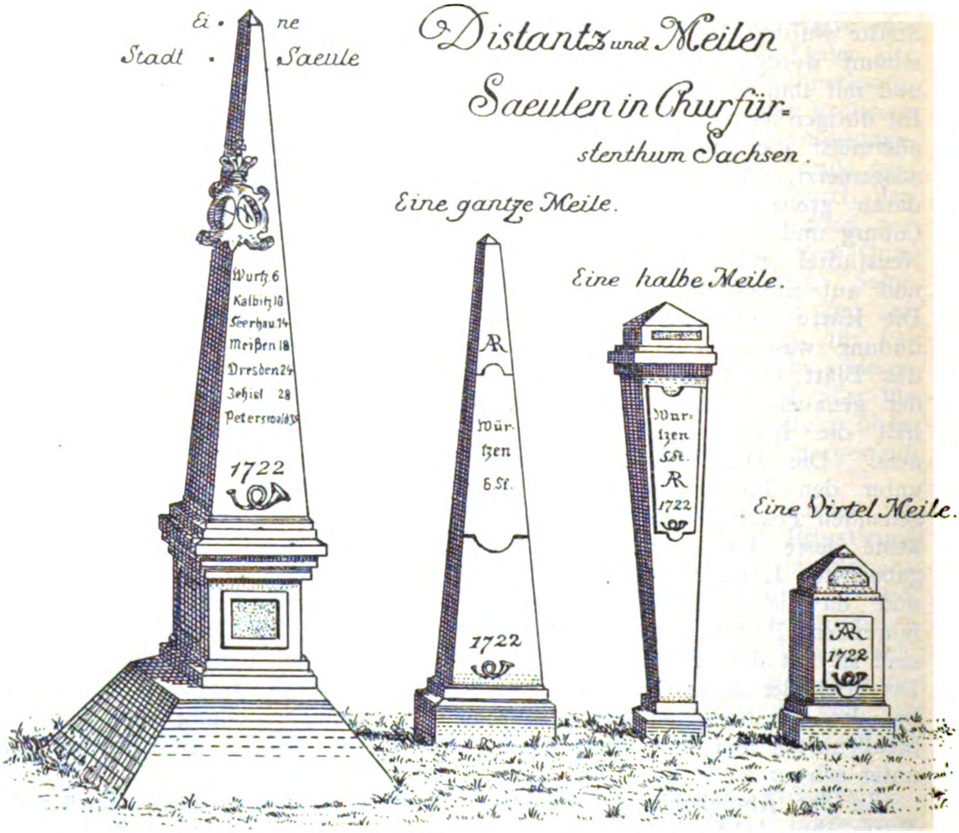
Starken bekannt, der ihn zu seinem Geographen und Landesgrenzkommissar ernannte mit dem Auftrage, eine genaue Karte des Landes vornehmlich zur Aufstellung von Meilensäulen anzufertigen. Zur Messung der Wegelängen benutzte Zürner ebenfalls einen an dem Wagen befestigten Wegemesser, den er aber nach den Ergebnissen zahlreicher Versuche so verbesserte, daß die auf der Karte eingetragenen Entfernungsangaben mit den tatsächlichen im allgemeinen recht gut stimmen. Als Breiten und Längen der bedeutenderen Städte wurden die beibehalten, die von dem berühmten Tobias Beutely bestimmt worden waren. Diese Angaben sind weniger zuverlässig. Leipzig und mit ihm alle übrigen Orte sind mehr als 6° zu weit nach Osten gerückt. Im übrigen hat Zürner aus geographischen Beschreibungen, besonderen Rissen, allermeist aber aus eigener Erfahrung viele Fehler der vorhandenen Karten ausgemerzt. Auf diese Weise wurde das Kurfürstentum Sachsen und die daran grenzenden Bezirke von Helmstedt und Storkow im Norden bis Coburg und Prag im Süden, von Heiligenstadt und Wanfried im Westen bis Neustädtel (Bz. Liegnitz) und Naumburg (Bober) im Osten aufgenommen und auf einem Blatte von rund 1,5 m Länge und 1,0 m Höhe dargestellt. Die Karte bietet auch ein Namenverzeichnis der Ortschaften, deren Auffindung wesentlich erleichtert wird durch Angabe der Quadrate, in die das Blatt eingeteilt ist, und in denen die gesuchten Orte liegen. Neben der genauen Angabe der Städte und ihrer postalischen Bedeutung enthält die Karte ihrem Zwecke entsprechend insbesondere das Straßennetz. Die Darstellungsweise unterscheidet Land- und Poststraßen, und unter den Poststraßen wiederum die für die fahrenden, reitenden und gehenden Posten. Die Wege der beiden letzten Arten von Posten hatten keine feste Lage, sondern wurden, wie aus den verschiedenen Ausgaben der Karte hervorgeht, oft verlegt. Der Vollständigkeit wegen aber, und da die gehenden und reitenden Posten meist die Vorläufer der fahrenden Posten, ihre Wege also oft die späteren Poststraßen waren, sind sie auf dem Kärtchen S. 404 soweit wie möglich berücksichtigt worden. Der Stich der Zürnerschen Karte ist klar und deutlich; trotzdem sind gerade bei den Straßenzügen die Unterschiede in der Darstellung der einzelnen Straßenarten fein und wenig unterschiedlich, so daß ihre Bestimmung mitunter schwer ist.

In der Königlichen Bibliothek in Dresden befindet sich eine Zürnersche Karte ohne Jahreszahl, gewiß die älteste aus dem Jahre 1719, da sie die Verlegung des Postkurses von Leipzig nach Dresden über Oschatz vom Jahre 1726 noch nicht enthält, dann je eine vom Jahre 1730 und vom Jahre 1753. Die letzte ist nach dem im Jahre 1742 erfolgten Tode Zürners vom Leipziger Oberpostamtsdirektor Hofrat Welck herausgegeben worden. Außer diesen Karten benutzte ich noch die Post- und Reisekarte durch die Kursächsischen Länder von Karl Müller aus dem Jahre 1783 und die mit königlicher Erlaubnis von G. L. Güssefeld im Jahre 1809 herausgegebene Postkarte des Königreichs Sachsen.

Das Kärtchen S. 404 soll nur den Verlauf der Straßen im großen zeigen. Die Lage der Straßen im einzelnen muß der örtlichen Forschung überlassen bleiben. Immerhin gibt das Kärtchen ein übersichtliches und anschauliches Bild über die Poststraßen um das Jahr 1800.

Den Kurfürsten August den Starken reizte seine Prunkliebe, den Aufschwung des Postwesens durch besondere Denkmäler zu feiern. Bereits im Jahre 1695 war unter dem Oberpostmeister Daser begonnen worden, zwischen Leipzig und Dresden starke eichene Postwegesäulen mit dem Kurfürstlich Sächsischen Wappen und mit Stundenangaben »jedoch nach

gemeiner Rechnung ohne sichere mathematische Ausrechnung« aufzustellen. Im Jahre 1722 wurde aber auf Geheiß des Kurfürsten nach den genauen Vermessungen Zürners mit der Errichtung von steinernen Meilensäulen begonnen, und zwar von solchen in vierfacher Abstufung, wie die nachstehende Abbildung der Darstellung auf der Zürnerschen Postkarte von 1736 zeigt.



1 Meile = 2000 achtellige Dresdner Ruten = 2 Stunden Weges = 9,062 km.

Zürners Name fiel der Vergessenheit anheim. Als Denkmäler seines Wirkens sind uns aber noch nach 200 Jahren die Meilensäulen erhalten geblieben. Die Prunksäulen, einst vor den Toren der Städte aufgestellt, bilden jetzt oft die Zierde eines Platzes im Innern. Möge unsere Zeit, die das Alte wieder schätzen lernt, sich auch dieser stummen Zeugen eines großartigen Aufschwunges des Verkehrswesens in Sachsen annehmen, sie vor dem Untergange schützen und mit ihnen nicht nur die Erinnerung an Sachsens glänzendsten Kurfürsten, sondern auch die Lust am Studium der für unser sächsisches Vaterland bedeutungsvollen Zeiten wachhalten.

LITERATUR.

Die Technik im zwanzigsten Jahrhundert. Herausgegeben von Geh. Reg.-Rat Dr. A. Miethe, Prof. an der Königl. Techn. Hochschule zu Berlin. Vierter Band: Das Verkehrswesen. Die Großfabrikation. 499 Seiten mit 481 Abbildungen und 7 mehrfarb. Einschaltbildern. In Ganzleinen geb. 15 ℳ. Verlag von George Westermann in Braunschweig und Berlin. 1912.

Die Mechanisierung der Arbeitsprozesse ist seit etwa anderthalb Jahrzehnten in erstaunlichem Maße vorangeschritten. Immer neue Felder hat sich der Maschinenbetrieb erobert, die alten tiefer ausbauend, immer mehr hat die Technik die Einzelgebiete gesondert. Ihre Vielgestaltigkeit und zunehmende Spezialisierung erschweren den Überblick und könnten leicht dazu führen, die großen leitenden Gesichtspunkte der Entwicklung aus den Augen zu verlieren. Dem entgegenzuwirken und das nicht allein den Fachkreisen, sondern jedem Gebildeten notwendige Verständnis der Technik zu erhalten, soll die Aufgabe des Sammelwerkes sein, dessen vierter und letzter Band jetzt vorliegt.

Das Buch beginnt mit den »Dampf- und Elektrobahnen« als der sinnfälligsten Erscheinung im Verkehrsleben. Der vom Direktor Alexander Doeppner in Wildau, Kreis Teltow, verfaßte Abschnitt führt dem Leser in gedrängter, aber immer fesselnder Darstellung die Entwicklung und den jetzigen Stand des Lokomotivbaues vor. Er gibt ihm Aufklärung über die auch in den Tagesblättern oft anzutreffenden, nicht allgemein bekannten Bezeichnungsweisen, z. B. $^4/_5$ gekuppelt oder 1 D, über die Spurweiten in den einzelnen Ländern, über die Leistungsfähigkeit und die den verschiedenen Betriebsanforderungen entsprechenden Konstruktionen der einzelnen Lokomotivklassen u. v. a. In gleicher Weise werden die für Gleichstrom bei Stadt- und kurzen Verbindungsbahnen, für Wechselstrom bei Vollbahnen gebauten Lokomotiven, der Übergang zu hohen Spannungen, die Kraftwerke, Anlage und Schaltung der Speise- und Fahrleitungen besprochen.

Im 2. Abschnitt, »Die Schiffe und ihre Maschinenanlagen«, behandelt zunächst Prof. Walter Laas in Charlottenburg die wichtigsten Schiffsformen der Seeschiffahrt für Fracht- und Personenbeförderung sowie für besondere Zwecke, dabei die Fahrzeuge der Flußschiffahrt und der Kriegsmarine zum Vergleich heranziehend. An erster Stelle stehen die stolzen Segelschiffe der neuzeitlichen Seeschiffahrt, von denen die beiden größten, ein amerikanischer Siebenmastschoner und das Fünfmastvollschiff »Preußen«, 1907 und 1910 an der Südküste Englands strandeten. Es reihen sich an die Frachtdampfer und die vier der Personenbeförderung dienenden, ihrem Werdegange nach a) als Auswandererschiffe, b) als Reichspostdampfer, c) als Schnelldampfer, d) als Luxusdampfer gekennzeichneten Schiffsklassen, die ebenso köstlich wie treffend als Kombination von Eisenbahnzug und Hotel folgendermaßen vorgeführt werden:

zu a) langsamer Personenzug, Mittelstadthotel, geringer Komfort;
zu b) Eilzug, besser eingerichtet, mittleres Großstadthotel;
zu c) Schnellzug, schnell, eng, ungemütlich; überbesetzte Hotels des Auslandes in der Saison;
zu d) Luxuszug mit allem Komfort, größte Hotels.

Den Schluß machen die Sondergruppen: Fischereifahrzeuge, Kabeldampfer, Küstenfahrer, Schul-, Feuer- und Kriegschiffe.

Nach dieser Betrachtung der Schiffe als Ganzes werden die Teile der Navigierung (Steuer, Anker, Signalwesen) und die Sicherheitsanlagen (Feuerlösch-, Schottenschließ-, Ausbootseinrichtungen), die Aufgaben bei Entwurf und Berechnung eines Schiffes, die im wesentlichen auf wirtschaftlichere Auswertung gerichteten Ziele der Schiffsbauwissenschaft, die Zwecke der als das Rückgrat der Handelschiffahrt bezeichneten Klassifikationsgesellschaften, die Werften und ihre Einrichtungen geschildert.

Aus Prof. Paul Krämers (Charlottenburg) Feder folgen dann die Schiffsmaschinen. Hat der Kriegschiffbau geringen Einfluß auf den Bau von Handelschiffen ausgeübt, so liegt in der Entwicklung der Maschinen der Krieg- und Handelschiffe eine rege Wechselwirkung vor. Sie führte zu Erfolgen, wie sie so rasch auf keinem andern Sondergebiete der Maschinentechnik erzielt wurden, und bildete die Grundlage für den Aufschwung des Schiffbaues überhaupt. Von Einfluß auf den Werdegang der Schiffsmaschine war die Anwendung der Schiffschraube an Stelle des Schaufelrads, höheren Dampfdrucks und mehrstufiger Expansion, die Einführung der Dampfturbine und neuerdings der Verbrennungskraftmaschine zum Antrieb großer Seeschiffe. Die verschiedenartigen Schiffsdampfmaschinen und Kessel, die Dampfturbinen und Gasmaschinen, die Schiffschrauben, das Verfahren bei Herstellung, Einbau und Betrieb der Maschinen sowie die mannigfaltigen Hilfsmaschinen sind übersichtlich und anschaulich dargestellt. In einem Schlußworte werden die voraussichtlichen Ergebnisse des scharfen Kampfes der Gasmaschine gegen die Turbine und beider gegen die Kolbendampfmaschine für die einzelnen Schiffstypen abgewertet.

Im 3. Abschnitt, »Kraftwagen«, vom Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. A. Riedler (Charlottenburg), wird die Betrachtung nicht vom Motor, sondern vom Wagenlauf aus eingeleitet. Da der Kraftwagen auf guten und schlechten Straßen fahren soll, muß auf eine gute und stufenweise wirkende Federung gegen die unvermeidlichen harten Stöße (Haupt- und Zusatzfedern, Gummireifen), auf eine unbedingt zuverlässige Wagenlenkung (am Vorderrade), auf die sichere Bremsung (am Hinterrade) Nachdruck gelegt werden. Die Verhältnisse und Bedingungen des Antriebs (am Hinterrade), die Kraftübertragung des raschlaufenden Motors (durch Welle), seine Unterhaltung, Steuerung und Bremsung, die Kraftwagenarten (Wagen für Lasten, Sport- und Kriegszwecke), die wissenschaftliche Automobilwertung durch den Prüfstand im Laboratorium der Technischen Hochschule zu Berlin werden dargelegt, schließlich wird die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung des Kraftwagenbaues besprochen.

Der 4. Abschnitt, »Luftfahrt«, von Major z. D. Prof. Dr. August von Parseval in Charlottenburg, beschäftigt sich mit den physikalischen Grundlagen für den Luftwiderstand, die Mechanik des Vogelflugs und die Luftschrauben, mit der Motorenfrage und der Erzeugung der Traggase. Die Luftfahrzeuge werden vom theoretischen und praktischen Standpunkte behandelt, die der Luftschiffahrt drohenden Gefahren, die sportlichen Leistungen und ihre Bedeutung für militärische und wissenschaftliche Zwecke erörtert.

Im folgenden Abschnitt, »Post, Telegraphie und Fernsprechwesen«, von Richard Kuhlmann in Berlin-Friedenau, wird der Zusammenhang zwischen dem Nachrichtenwesen und der Technik beleuchtet. Indem der Verfasser die posttechnische Behandlung eines der Post zur Beförderung übergebenen Versendungsgegenstandes von Stufe zu Stufe verfolgt, kennzeichnet er in

großen Zügen die dabei im heutigen Dienstbetriebe benutzten maschinellen Einrichtungen. So werden die Rotationspresse für Briefmarkendruck, die Frankostempelmaschinen der Reichs-Postverwaltung und der bayerischen Postverwaltung, die Wertzeichenautomaten und Selbstabfertiger für Einschreibbriefe, die verschiedenen Stempelmaschinen zur Abstempelung der Briefe, die der Fortschaffung dienenden Gleitschienen, Förderbänder, Schiebebühnen, Rohrpostanlagen, die in den Massenbetrieben der Scheckämter verwendeten Spiralbohrer, Rechen-, Sprach-, Adressier- und anderen Maschinen teils nur erwähnt, teils beschrieben. Auf dem Gebiete der Telegraphie und des Fernsprechwesens erhält der Leser einen Überblick über die vielförmigen Apparattypen, insbesondere über die dem Großbetriebe angepaßten Maschinen- und Vielfachtelegraphen, über die Unterseetelegraphie und ihre eigenartigen Anforderungen, über die Fernsprecher, die Einrichtung der Vermittelungsämter zu Hand- und Selbstanschlußbetrieb, über die unterirdischen Fernsprechnetze und die zur Vergrößerung der Reichweiten dienende Pupinisierung der Fernsprechleitungen. Auch die Apparate und Verfahrungsweisen beim drahtlosen Telegraphieren und Fernsprechen sind erörtert.

Von besonderem Werte ist der vom Herausgeber bearbeitete Abschnitt über »Graphik«. Gegenüber der physiologischen Unzulänglichkeit des Auges als Sinnesorgan, das Lichteindrücke von bestimmter Stärke und Dauer verlangt, wenn sie wahrgenommen werden sollen, und das zufolge der sogenannten Nachwirkung schnell aufeinander folgende Eindrücke nicht zu trennen vermag, sind der menschlichen Forschertätigkeit in der Photographie und im Kinematographen Ersatzmittel geboten. Nach dem photochemischen Grundgesetz ist die photographische Wirkung im wesentlichen dem Produkt aus der Lichtstärke und der Belichtungszeit proportional, d. h. zur Erzielung endlicher Werte bedarf es bei Verkleinerung des einen Faktors nur einer Vergrößerung des anderen. Die Photographie macht hiervon Gebrauch, indem sie schwache Lichtintensitäten, wie beispielsweise von sehr entfernten und lichtschwachen Gestirnen, längere Zeit wirken läßt, also die Lichteindrücke summiert. Der Kinematograph verschafft uns gleichzeitig die Möglichkeit, die Einzelphasen eines Vorganges analytisch zu verfolgen und aus den Einzelphasen ein Gesamtbild zusammenzusetzen. So liefert er uns ebensowohl ein Bild der fliegenden Geschoßkugel wie auch der Wachstumserscheinungen einer Pflanze. Nach dieser Einleitung wird anschaulich dargestellt, wie die technischen Mittel der Photographie verbessert wurden, wie es dazu kam, ihre Bilder auf der Druckpresse zu vervielfältigen, wie heute Strich- und Halbtonoriginale wiedergegeben werden, wie die drei Verfahren der alten Drucktechnik (Hoch-, Tief- und Flachdruck) auch in den überaus vielseitigen photomechanischen Druckverfahren, namentlich der Autotypie, dem Kupfertief- und dem Lichtdruck, wiederkehren, die in Verbindung mit der Rotations- und Schnellpresse große Tagesleistungen im Illustrations- und Postkartendruck ermöglichen, und wie die Vervielfältigung der Mehrfarbendrucke geschieht.

Der 7. Abschnitt, »Die technischen Maßnahmen der Großfabrikation«, von Direktor E. Huhn in Charlottenburg, verbreitet sich über die seit 1900 erreichte, für die Tecknik wichtige Vervollkommnung der Werkzeugmaschinen (Drehbänke, Hobel-, Fräs-, Bohr-, Stoß-, Schleifmaschinen). Sie begann mit der Einführung des Chrom-Wolframstahls, des sogenannten Schnellschnittstahls zur Herstellung schneidender Werkzeuge zur Bearbeitung von Stahl. Seine Leistungsfähigkeit — gegenüber dem bis dahin gebrauchten Kohlenstoffstahl — beruht in der höheren Härtetemperatur, d. h. in der größeren Unempfindlichkeit gegen Wärme bei der Spanabnahme, und in der

größeren Festigkeit, die ihn befähigt, hohen Schnittdrucken zu widerstehen, so daß der Lauf der Maschinen beschleunigt und die Spanstärke vergrößert werden kann. Der Erfolg war eine Verringerung des Aufwands an Arbeitslöhnen. Gleichzeitig wurde damit die Einführung hochwertigerer Materialien beim Bau von Automobilen, Luftschiffen, Flugzeugen, Unterseebooten angebahnt. An Stelle des früheren Siemens-Martinstahls mit etwa 50 kg Festigkeit für das Quadratmillimeter, des gegen 1900 noch verwendeten Nickelstahls mit 70 bis 80 kg macht man heute für stärker beanspruchte Teile (Wellen, Spindeln, Kupplungen, Zahnräder usw.) von legierten Stahlarten (Chromnickelstahl u. a.) Gebrauch, deren Festigkeit bis 180 kg/qmm hinaufreicht. Neben den Verbesserungen an den Werkzeugmaschinen, die gegen früher ein ganz verändertes Aussehen zeigen, gingen solche im Antriebs- und Vorschubmechanismus einher, die die Verwertung größerer Kraftleistungen und gleichzeitig eine Zeitersparnis in der Handhabung erlaubten. Viele Beispiele zeigen die bewunderswerte Ökonomie in der jetzigen Maschinenindustrie, die außer in den technischen Verbesserungen und der Arbeitsteilung auch in der Normalisierung der Einzelteile, in der Massenerzeugung und in der Genauigkeit des Erzeugnisses fußt. Die ehemals landläufige Anschauung, daß die in der Massenfabrikation hergestellten Teile gegenüber der Einzelanfertigung in der Güte minderwertig seien, ist längst überholt. Bei Massenanfertigung werden heute allen Anforderungen entsprechende, sauber und genau gearbeitete Stücke geliefert, die billiger geworden sind und den besonderen Vorteil bieten, daß sie auswechselbar sind.

Im vorletzten Abschnitt, »Der Großbetrieb und seine Organisation«, behandelt derselbe Verfasser die allgemeinen Grundsätze für die Anlage, die äußere und innere Einrichtung von Fabriken, die Gliederung und das Zusammenwirken des technischen und des kaufmännischen Teiles des Unternehmens, die Lohnsysteme, das Lehrlingswesen, die Arbeiterfürsorge und die Wohlfahrtseinrichtungen.

An letzter Stelle — »Die wirtschaftliche Ausgestaltung der Großfabrikation«, von Prof. Dr. Karl Mollwo in Berlin — steht ein beachtenswerter Abriß über die Rückwirkung der Technik auf das Verhältnis zwischen Unternehmern und Arbeitern und denjenigen Teil der sozialen Frage, den man als Arbeiterfrage zu bezeichnen pflegt. Sie ist heute im wesentlichen ein Kampf um den Arbeitsvertrag und um die wirtschaftliche Geichberechtigung von Arbeitgeber und -nehmer. Ferner werden die Formen der Großunternehmungen auseinandergesetzt, die als Erwerbsgesellschaften entweder Personalgesellschaften (offene Handels-, Kommandit-, stille Gesellschaft) oder Kapitalgesellschaften (Aktiengesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Gesellschaft mit beschränkter Haftung) sind, wobei sich diese selbständigen Unternehmungen noch zu Interessenvertretungen (Kartellen, Syndikaten, Trusts) zusammenschließen können. Zum Schluß werden die Fragen der Kapitalbeschaffung erörtert.

Soweit im wesentlichen der ungemein vielseitige Inhalt des Buches. Von berufenen Fachleuten verfaßt, bietet es in seiner auf wissenschaftlicher Grundlage beruhenden und lebensvollen Darstellung eine ebensowohl den Sachkenner fesselnde wie den Nichtfachmann belehrende und anregende Übersicht über den heutigen Stand der Technik und der Organisation auf den behandelten Gebieten. Eine mustergültige Ausstattung, zahlreiche und vorzügliche Abbildungen sowie eine Reihe mehrfarbiger Tafeln geben ihm auch äußerlich das Gepräge eines hervorragenden Werkes.

W e l t v e r k e h r u n d W e l t w i r t s c h a f t. Monatschrift für Wissenschaft und Politik des Weltverkehrs und der Weltwirtschaft. Herausgegeben unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner von Dr. R i c h a r d H e n n i g. Preis für den Jahrgang 18 *M*. Hermann Paetel, Verlag, G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf.

Die Zeitschrift ist mit dem beginnenden III. Jahrgang am 1. April 1913 in den bezeichneten Verlag übergegangen. Im ersten Heft (40 Seiten) erörtert Geh. Oberbaurat Dr. Sympher (Berlin) an dem weitschichtigen Plane der Wasserversorgung des Ems-Weserkanals bei Minden (Westf.) die vielseitigen Aufgaben einer neuzeitlichen Wasserwirtschaft, die sich nach dem gewählten Beispiel erstrecken auf die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse einer großen Stromlänge der Weser, auf Hebung des Grundwasserstandes im Wesertale zum Nutzen der Landwirtschaft, auf Verminderung der Hochwassergefahren sowie auf Ausnutzung der in den Talsperren der Eder und Diemel und am Wehr zu Dörverden überschüssigen Wasserkräfte zur wohlfeilen Versorgung ausgedehnter Gebiete mit Elektrizität. Technisch und volkswirtschaftlich gleich bedeutsam ist namentlich das an letzter Stelle genannte Unternehmen, bei dem der Staat die Kraftwerke selbst erbauen und betreiben, auch die Hochspannungsleitungen im Versorgungsgebiet anlegen will und nur die Verteilung des Stromes im allgemeinen den Städten und Landkreisen mittels eigener Leitungen zu überlassen beabsichtigt, ein Beweis dafür, was durch planvolles Zusammenarbeiten der staatlichen und städtischen Behörden mit den verschiedenen Erwerbsgruppen zum Besten des Landes geschaffen werden kann.

Major Hans Schulze (Berlin) vergleicht die strategische Bedeutung des Suez- und des Panamakanals, die ihren Besitzern einen großen Machtzuwachs gebracht haben oder versprechen, und von denen der Panamakanal für Deutschland einen besonderen Wert dann gewinnt, wenn der Suezkanal einmal im Kriegsfalle von England gesperrt werden sollte.

Der Herausgeber bespricht die bis in den Anfang des vorigen Jahrhunderts zurückreichenden Pläne einer Untertunnelung des englischen Kanals. Bereits 1882 und 1883 sind von seinen beiden Enden, von Dover und von Calais aus 1800 m lange Versuchsanlagen bis weit unter den Meeresgrund vorgetrieben worden. Der Beweis der Ausführbarkeit des Tunnels sei damit erbracht, die scharfe Gegnerschaft der öffentlichen Meinung in England führte jedoch zur Einstellung des Baues. Die Kosten des binnen drei Jahren herstellbaren Tunnels sind auf 250 Millionen francs berechnet, während eine Brücke rund 1 Milliarde kosten würde.

Oberleutnant a. D. Franz Kolbe (Berlin) begründet die Notwendigkeit der von der Regierung abgelehnten Kameruner Südbahn, die in Kribi entspringen soll. Südkamerun sei ein außerordentlich fruchtbares Land mit einer erwerbsfrohen Bevölkerung und ergiebigen Kautschukbeständen im Hinterlande. Zu berücksichtigen sei auch die von Frankreich geplante Eisenbahn von der Gabuner Küste bis zu einem Punkte in der Nähe des an Deutschland abgetretenen Kongodreiecks, die die Möglichkeit eines bedenklichen Wettbewerbes schaffen werde. Dieses Dreieck sei nach Ansicht des französischen Generalgouverneurs Merlin eines der reichsten Gebiete des französischen Kongos gewesen.

Ingenieur Feldhaus (Berlin-Friedenau) bringt Angaben über Quellenforschungen zur Geschichte der Rohrpost.

Zahlreiche kleinere und größere Mitteilungen aus allen Verkehrsgebieten internationaler Natur zeugen ebenso wie der angedeutete Inhalt des Hauptteils der Nummer von der Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit des Heftes.

Zu erwähnen ist noch, daß unter der Schriftleitung des Regierungsrats a. D. Prof. A. Endres in Mannheim, verkehrspolitische Tagesfragen, soweit sie zum Weltverkehr und zur Weltwirtschaft in Beziehung stehen, in einer besonderen Abteilung und in freiem Meinungsaustausch erörtert werden sollen. Die Aufsätze werden mit oder ohne Namensnennung aufgenommen. Ihre Zusammenfassung im Hauptteile der Monatschrift soll vorbehalten bleiben.

Chronique Illustrée du Concours International de Télégraphie Pratique, Turin 1911, par Ferd. Geronimi et Telemaco Obè. Großformat, 350 Seiten, 400 Abbildungen, zu beziehen vom Verfasser Ferdinando Geronimi in Mailand, Piazza Venezia 2. Preis 20 frcs.[1])

Im Anschluß an die Weltausstellung in Turin 1911 fand auf Anregung der italienischen Post- und Telegraphenverwaltung, die in jenem Jahre auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken konnte, ein internationaler Telegraphisten-Wettbewerb statt. Das jetzt erschienene Werk soll die Erinnerung an den bemerkenswerten beruflichen Wettkampf festhalten, der mit den sich daran anschließenden festlichen Veranstaltungen in fesselnder Weise geschildert wird.

Im ersten Teile werden die Ankunft und die Begrüßung der Teilnehmer, der Verlauf des Wettstreits nebst den Ergebnissen, die abendlichen Feste und zum Schlusse die Preisverteilung in Gegenwart des Ministers Calissano behandelt. Die frisch und lebendig geschriebenen Aufsätze, denen vorzügliche Bilder, darunter viele Einzel- und Gruppenaufnahmen, beigegeben sind, führen den Leser mitten hinein in das Getriebe jener arbeitsreichen, bewegten Tage.

Der folgende Abschnitt ist dem Gedenkfeste zu Ehren Voltas am 1. September in Como gewidmet. Die Hauptfeier fand am Mausoleum in Camnago-Volta statt, wo nach der Festrede des Professors Battelli, der Ansprache des Ministers Calissano und Dankesworten von Pietro Volta, einem Nachkommen des großen Gelehrten, ein Denkstein enthüllt wurde. Daran schloß sich die Niederlegung eines Kranzes am Denkmal in der Stadt. Ein Ausflug auf dem wundervollen Comosee bildete den Abschluß der erhebenden Feier. Die zahlreichen, gut ausgewählten Bilder, darunter auch solche Voltas und der von ihm erfundenen, im Museum zu Como aufbewahrten Apparate, unterstützen die Darstellung in wirkungsvoller Weise.

Von Como aus begab sich die Mehrzahl der Teilnehmer nach Rom, um der Verteilung der Preise an die Sieger im Wettbewerb italienischer Postbeamten beizuwohnen.

Sehr anregend schildern die beiden folgenden Abschnitte die Entwicklung des italienischen Post- und Telegraphenwesens und die Sonderausstellung für Post und Telegraphie in Turin. Die erste italienische Telegraphenlinie wurde 1847 zwischen Pisa und Livorno errichtet. Ende 1909 besaß Italien rund 8000 Telegraphenanstalten, dazu mehrere Küsten- und zahlreiche Bordstationen für Funkentelegraphie.

In dem mit »Annexes« bezeichneten Teile wird die Organisation der bis jetzt veranstalteten Telegraphisten-Wettstreite, Brüssel 1897, Como 1899, Turin 1911 sowie der Wettbewerb der italienischen Postbeamten in Rom 1911 eingehend beschrieben, wobei alle Urkunden, u. a. auch die Turiner Probetelegramme, wiedergegeben werden.

[1]) Vgl. Archiv 1911, S. 49, und 1912, S. 709.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 15. BERLIN, AUGUST. **1913.**

Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs im Kalenderjahr 1912.

I. Reichs-Postgebiet.

Der Postscheckverkehr hat sich auch 1912 weiter günstig entwickelt. Die Zahl der Kontoinhaber ist von 62 446 (Ende 1911) auf 75 203 (Ende 1912) gestiegen.

Der Gesamtumsatz betrug 1912 rund 30 347 Millionen Mark (gegen das Vorjahr mit 25 117 Millionen Mark 5230 Millionen Mark oder 21 v. H. mehr) bei 100,8 Millionen Buchungen.

Der bargeldlose Zahlungsausgleich ist, nachdem im Jahre 1911 die Postscheckämter in Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg und Leipzig Mitglieder der Abrechnungstellen der Reichsbank geworden waren, durch den am 1. Juli 1912 vollzogenen Beitritt des Postscheckamts in Hannover zur Abrechnungstelle der Reichsbank weiter gefördert worden.

Postscheckkonten	Ende Dezember 1912
beim Postscheckamt in Berlin	14 587
- - - Breslau	6 060
- - - Cöln	16 013
- - - Danzig	2 382
- - - Frankfurt (Main)	6 866
- - - Hamburg	6 229
- - - Hannover	5 132
- - - Karlsruhe (Baden)	4 768
- - - Leipzig	13 166
insgesamt	75 203
dagegen Postscheckkonten Ende 1911	62 446
mithin Zugang 1912	12 757,

das sind 20,4 v. H. mehr.

Anm. Wegen der Ergebnisse des deutschen Postscheckverkehrs in den Kalenderjahren 1909, 1910 und 1911 siehe Archiv 1911, S. 289 ff., und Archiv 1912, S. 285 ff.

Wegen der Verteilung der Konten auf die einzelnen Länder und Provinzen sowie wegen des Standes und Berufs der Kontoinhaber s. S. 452 und 453.

Wie sich die verschiedenen Arten von Gut- und Lastschriften auf die einzelnen Monate und auf die Postscheckämter verteilen, ergeben die Übersichten auf S. 454 bis 457.

		1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Auf ein Postscheckkonto entfallen im Durchschnitt:			
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	1 072	127 575
	Einzahlungen mit Postanweisung	8	206
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	116	92 890
	Gutschriften überhaupt	1 196	220 671
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	13	19 623
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	6	42 528
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	137	66 744
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	112	91 265
	Lastschriften überhaupt (einschließlich der von den Postscheckämtern durch Postanweisung oder Wertbrief abgewickelten Auszahlungen nach dem Auslande)	270	220 457
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		1 466	441 128.

		1912 ℳ	1912 Pf.
Durchschnittsbetrag	einer Zahlkarte	118	98
	- Übertragung von anderen Postscheckkonten	799	81
	- Übertragung auf andere Postscheckkonten	811	87
	- Zahlungsanweisung	486	98
	- Auszahlung durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenscheck)	1 475	99
	- Auszahlung im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	6 707	51.

Ergebnis des Postscheckverkehrs im Reichs-Postgebiete.

	Ende Dezember 1910	Ende Dezember 1911	Ende Dezember 1912
Zahl der Kontoinhaber	49 853	62 446	75 203
Guthaben der Kontoinhaber	94 030 285 ℳ	139 744 472 ℳ	154 461 007 ℳ [1])

		1910 Stück	1910 Betrag ℳ	1911 Stück	1911 Betrag ℳ	1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	39 058 218	5 244 514 972	59 199 256	7 250 342 035	73 764 951	8 776 256 411
	Einzahlungen mit Postanweisung	480 847	12 744 879	231 932	3 029 526	523 174	14 192 918
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	4 118 754	3 956 955 788	6 260 374	5 328 119 531	7 989 605	6 390 174 337
	Gutschriften überhaupt	43 657 819	9 240 956 062	65 691 562	12 581 491 092	82 277 730	15 180 623 666
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	690 360	1 369 056 416	833 815	1 514 061 997	914 568	1 349 891 972
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	80 557	1 193 299 992	209 855	1 982 874 983	436 169	2 925 606 612
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	6 052 091	2 727 314 945	7 941 789	3 779 929 609	9 428 571	4 591 524 274
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Wertbrief	5 889	3 848 399	7 932	5 090 654	10 324	7 379 305
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Postanweisung	24 550	1 170 279	32 671	1 651 271	41 920	2 187 329
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	3 995 465	3 910 001 353	5 959 391	5 243 379 915	7 733 233	6 278 387 428
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	10 848 912	9 210 574 853	14 985 453	12 535 776 905	18 564 785	15 165 907 131
	Umsatz	54 506 731	18 451 530 915	80 677 015	25 117 267 997	100 842 515.	30 346 530 797.

[1]) Guthaben Ende Dezember 1911 .... 139 744 472 ℳ
Gutschriften im Jahre 1912 .... 15 180 623 666 ℳ
Davon ab die Lastschriften .... 15 165 907 131 -
14 716 535 -
mithin Guthaben Ende 1912 .... 154 461 007 ℳ.

Zahl der Konten der Postscheckämter des Reichs-Postgebiets, nach Ländern und Provinzen geordnet.

Länder und Provinzen, in denen die Kontoinhaber ansässig sind	Zahl der Konten
Königreich Preußen:	
Berlin und Umgebung	8 988
Provinz Brandenburg (ohne Berlin und Umgebung)	2 195
Provinz Pommern	1 189
- Ostpreußen	819
- Westpreußen	1 066
- Posen	938
- Schlesien	5 471
- Sachsen	3 597
- Schleswig-Holstein	1 549
- Hannover	3 512
- Westfalen	4 462
- Hessen-Nassau	4 878
Rheinprovinz	12 620
Hohenzollernsche Lande	23
Königreich Preußen im ganzen	51 307
Königreich Sachsen	8 992
Großherzogtum Baden	3 050
- Hessen	1 801
- Mecklenburg-Schwerin	431
- Mecklenburg-Strelitz	50
- Sachsen-Weimar	505
- Oldenburg	354
Herzogtum Braunschweig	587
- Sachsen-Meiningen	376
- Sachsen-Altenburg	221
- Sachsen-Coburg-Gotha	314
- Anhalt	314
Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen	97
- Schwarzburg-Rudolstadt	161
Seite	68 560

Länder und Provinzen, in denen die Kontoinhaber ansässig sind	Zahl der Konten
Übertrag	68 560
Fürstentum Waldeck	26
- Reuß ä. L.	90
- Reuß j. L.	243
- Schaumburg-Lippe	50
- Lippe	111
Freie Stadt Hamburg	2 928
- - Bremen	488
- - Lübeck	228
Elsaß-Lothringen	1 637
Reichs-Postgebiet im ganzen	74 361
Königreich Bayern	139
- Württemberg	30
Deutsches Reich im ganzen	74 530
Österreich	441
Ungarn	27
Schweiz	111
Luxemburg	9
Belgien	4
Dänemark	2
Frankreich	9
Großbritannien und Irland	12
Italien	2
Niederlande	33
Rumänien	2
Rußland	8
Spanien	2
Deutsche Schutzgebiete in Afrika	1
Tunis	1
Vereinigte Staaten von Amerika	5
Brasilien	3
Japan	1
insgesamt	75 203.

Stand und Beruf der Kontoinhaber.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen:			
a) Reichsbehörden......	—	1 142	1,52
darunter: Post- und Telegraphenbehörden	1 100	—	
b) Staatliche Behörden..	—	1 856	2,47
darunter: Regierungsbehörden davon 44 Regierungshauptkassen, 289 Zoll- und Steuerkassen, 60 Kassen von Schulen (Gymnasien usw.), 431 Kreiskassen, 187 Forstkassen.	1 035	—	
Eisenbahnbehörden .. davon: 21 Eisenbahn-Hauptkassen, 65 Eisenbahn-Stationskassen, 69 Eisenbahn-Güterkassen.	155	—	
Justizbehörden....... davon: 17 Justizhauptkassen, 440 Gerichtskassen, 67 Gefängniskassen.	535	—	
c) Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden ..	—	1 210	1,61
d) Militär- und Marinebehörden............	—	63	0,08
e) Kirchliche Behörden	—	266	0,35
Ärzte	—	1 741	2,32
Banken und Bankiers..	—	2 284	3,04
Genossenschaften (im ganzen)	—	1 566	2,08
und zwar: Genossenschaftsbanken	330	—	
Genossenschaftsverbände..........	85	—	
Einzelgenossenschaften............	1 151	—	
Unter den Genossenschaften befinden sich: 515 Spar- u. Darlehns-(Vorschuß-)Vereine, 713 Wirtschaftsgenossenschaften.			

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	54 355	72,33
darunter:			
Apotheker...........	484	—	
Bauunternehmer.....	489	—	
Bergwerke	184	—	
Buchdrucker	711	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen..............	959	—	
Fabriken............	20 488	—	
Handwerker..........	1 065	—	
Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	247	—	
Ingenieure	396	—	
Lotterieeinnehmer ...	274	—	
Theater und Vergnügungsanstalten.....	28	—	
Zeitungsverleger	609	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige............	24 300	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe..	—	1 126	1,50
Krankenkassen	—	124	0,17
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	340	0,45
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.).......	—	4 330	5,76
Rechtsanwälte	—	946	1,26
Sparkassen	—	839	1,12
Vereine und Korporationen	—	1 080	1,44
Versicherungsgesellschaften	—	284	0,38
darunter: Feuer-Versicherungsgesellschaften...... mit 104 Generalagenturen,	63	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften...... mit 276 Generalagenturen.	102	—	
Zweiganstalten, Filialen, Generalagenturen usw.	—	1 594	2,12

Gutschriften im

I. Gutschriften in den

Monat	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	5 647 578	704 731 893	4	19 855	282 781	29
Februar	5 357 895	639 341 905	22	14 264	296 517	56
März	5 672 303	646 504 595	43	46 376	887 737	12
April	6 069 621	752 474 519	98	44 317	1 691 438	91
Mai	6 147 113	736 388 829	18	41 851	1 470 496	78
Juni	5 717 423	661 772 376	55	41 138	1 269 749	73
Juli	6 576 522	777 544 526	23	44 510	1 496 020	63
August	6 143 361	717 466 409	31	41 184	1 280 939	26
September	5 741 918	668 478 921	63	60 723	1 203 761	36
Oktober	6 948 440	848 038 346	74	46 672	1 458 182	77
November	6 621 729	798 346 272	88	46 351	1 377 642	35
Dezember	7 121 048	825 167 814	77	75 933	1 477 650	3
Summe	73 764 951	8 776 256 410	96	523 174	14 192 917	79

II. Gutschriften nach Post

Postscheckamt	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Berlin	17 835 219	2 128 384 877	15	65 345	716 089	13
Breslau	4 529 848	710 331 237	52	13 477	141 619	15
Cöln	13 661 062	1 689 087 094	10	264 954	10 228 576	44
Danzig	1 704 404	272 722 106	19	1 850	40 210	63
Frankfurt (M.)	5 569 926	658 072 292	56	17 003	228 369	23
Hamburg	7 634 879	826 892 250	28	5 959	269 704	63
Hannover	6 051 822	646 466 028	46	3 531	278 182	45
Karlsruhe (B.)	4 130 770	514 942 767	46	37 932	216 981	34
Leipzig	12 647 021	1 329 357 757	24	113 123	2 073 184	79
Summe	73 764 951	8 776 256 410	96	523 174	14 192 917	79

Anm. Im Jahre 1912 haben 22 311 Kontoinhaber die für sie bei der Postanstalt ihres Wohnorts eingegangenen Postanweisungen, nämlich 6 108 924 Stück über 242 166 984 ℳ, ihren Postscheckkonten gutschreiben lassen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Übertragungen von Konten, die bei demselben Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
301 136	297 581 967	48	297 394	189 603 123	9	6 265 963	1 192 199 764	90	Januar
301 693	285 799 735	72	272 672	177 581 211	92	5 916 524	1 103 019 370	42	Februar
311 309	295 475 363	4	311 817	192 825 201	62	6 341 805	1 135 692 897	21	März
327 043	312 378 988	34	317 172	212 396 708	13	6 758 153	1 278 941 655	36	April
344 275	324 953 024	32	326 560	219 268 071	80	6 859 799	1 282 080 422	8	Mai
331 765	318 292 585	57	311 608	189 329 835	54	6 401 934	1 170 664 547	39	Juni
359 888	331 308 605	49	331 279	212 431 102	69	7 312 199	1 322 780 255	4	Juli
357 821	331 988 784	16	315 259	201 841 082	73	6 857 625	1 252 577 215	46	August
337 597	304 773 116	34	301 218	184 217 748	48	6 441 456	1 158 673 547	81	September
396 886	370 326 005	53	354 967	230 251 808	23	7 746 965	1 450 074 343	27	Oktober
381 689	373 440 546	48	342 430	228 719 361	39	7 392 199	1 401 883 823	10	November
392 070	386 325 067	49	364 057	219 065 291	80	7 953 108	1 432 035 824	9	Dezember
4 143 172	3 932 643 789	96	3 846 433	2 457 530 547	42	82 277 730	15 180 623 666	13	Summe.

scheckämtern geordnet.

Übertragungen von Konten, die bei demselben Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Postscheckamt
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
808 683	1 087 811 631	84	885 318	1 132 677 935	69	19 594 565	4 349 590 533	81	Berlin
281 128	267 067 640	1	137 981	82 218 952	5	4 962 434	1 059 759 448	73	Breslau
1 258 111	917 605 064	5	745 389	324 267 296	14	15 929 516	2 941 188 030	73	Cöln
63 950	111 106 229	35	32 599	29 941 900	49	1 802 803	413 810 446	66	Danzig
366 513	297 986 705	55	417 742	188 655 661	68	6 371 184	1 144 943 029	2	Frankfurt (M.)
210 316	294 225 106	22	325 588	190 988 346	7	8 176 742	1 312 375 407	20	Hamburg
191 766	185 485 322	82	280 709	116 621 742	87	6 527 828	948 851 276	60	Hannover
183 289	226 765 858	5	233 158	120 570 099	24	4 585 149	862 495 706	9	Karlsruhe (B.)
779 416	544 590 232	7	787 949	271 588 613	19	14 327 509	2 147 609 787	29	Leipzig
4 143 172	3 932 643 789	96	3 846 433	2 457 530 547	42	82 277 730	15 180 623 666	13	Summe.

Die Gutschriften im Wege der Übertragung betrugen 72,40 v. H. der Bareinzahlungen.

Lastschriften im

I. Lastschriften in den

Monat	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)						Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Barauszahlungen			Im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr beglichene Auszahlungen								
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	72 062	119 598 820	95	32 939	245 408 937	67	848 146	366 413 971	38	854	560 210	17
Februar	66 319	102 406 126	11	29 719	221 954 468	71	701 032	324 328 475	15	711	582 364	3
März	70 753	106 333 767	98	32 180	207 388 929	44	751 658	354 648 150	20	805	569 113	1
April	74 469	120 003 296	94	34 240	244 044 503	4	758 926	366 847 862	38	832	585 591	9
Mai	76 105	115 563 596	91	36 340	257 840 132	88	738 258	373 217 007	29	895	674 537	21
Juni	73 362	104 266 087	90	34 493	227 846 194	59	743 999	364 557 558	42	890	589 053	80
Juli	80 480	114 292 139	49	38 587	264 897 888	35	848 042	392 346 672	72	1 017	631 994	86
August	77 768	108 606 621	85	36 308	245 740 403	70	743 449	375 791 489	38	832	563 758	51
September	72 880	99 486 194	3	34 427	208 380 457	72	734 515	369 869 679	17	768	523 398	57
Oktober	85 961	120 058 061	15	43 551	286 552 344	65	863 325	432 128 016	74	902	624 012	33
November	81 080	117 356 376	43	41 670	283 894 207	64	792 092	411 277 102	96	879	656 648	54
Dezember	83 329	121 920 882	25	41 715	231 658 143	67	905 129	460 098 287	99	939	818 622	52
Summe	914 568	1 349 891 971	99	436 169	2 925 606 612	6	9 428 571	4 591 524 273	78	10 324	7 379 304	64

II. Lastschriften nach Post

Postscheckamt	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)						Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Barauszahlungen			Im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr beglichene Auszahlungen								
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Berlin	201 679	334 793 377	62	236 436	1 841 273 657	28	2 021 635	736 632 757	61	2 601	1 522 083	56
Breslau	95 971	130 577 878	—	47 100	180 610 225	73	618 944	300 462 576	74	858	790 702	83
Cöln	128 530	170 316 029	69	33 082	200 023 704	96	2 338 080	1 161 597 818	53	3 075	2 391 121	50
Danzig	35 954	53 171 034	42	4 452	26 446 800	56	275 956	151 812 983	52	136	75 802	82
Frankfurt (M.)	129 634	173 246 794	20	27 140	153 132 063	90	686 953	270 706 987	34	645	574 177	19
Hamburg	117 335	184 852 431	63	40 177	227 252 835	91	645 586	336 335 927	26	463	290 851	[illegible]
Hannover	72 820	107 776 176	65	5 420	67 610 277	62	680 407	410 820 088	82	577	493 954	[illegible]
Karlsruhe (B.)	27 633	38 603 606	17	5 169	46 731 371	55	580 861	341 337 615	89	385	320 224	[illegible]
Leipzig	105 012	156 554 643	61	37 193	182 525 674	55	1 580 149	881 817 518	7	1 584	920 386	[illegible]
Summe	914 568	1 349 891 971	99	436 169	2 925 606 612	6	9 428 571	4 591 524 273	78	10 324	7 379 304	64

Anm. Die bargeldlos durchgeführten Lastschriften betrugen 154,08 v. H. der Barrückzahlungen.

Postscheckverkehr.
einzelnen Monaten.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten bei demselben Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
3 702	179 448	60	301 136	297 581 967	48	270 483	184 275 581	17	1 529 322	1 214 018 937	42	Januar
3 306	171 278	75	301 693	285 799 735	72	252 833	170 225 604	77	1 355 613	1 105 468 053	24	Februar
3 298	173 794	91	311 309	295 475 363	4	283 172	183 027 792	85	1 453 175	1 147 616 911	46	März
3 291	182 202	70	327 043	312 378 988	34	295 571	202 598 010	70	1 494 372	1 246 640 455	19	April
3 308	172 704	39	344 275	324 953 024	32	310 567	210 812 950	29	1 509 748	1 283 233 953	29	Mai
3 187	169 271	92	331 765	318 292 585	57	291 996	177 157 972	37	1 479 692	1 192 878 724	57	Juni
4 319	231 004	35	359 888	331 308 605	49	309 369	202 829 024	33	1 641 702	1 306 537 329	59	Juli
4 575	181 755	68	357 821	331 988 784	16	298 612	194 440 168	38	1 519 365	1 257 312 981	66	August
2 989	167 439	15	337 597	304 773 116	34	285 725	175 058 034	95	1 468 901	1 158 258 319	93	September
3 650	192 736	85	396 886	370 326 005	53	335 474	222 395 977	73	1 729 749	1 432 277 154	98	Oktober
3 181	180 845	15	381 689	373 440 546	48	323 666	217 730 925	9	1 624 257	1 404 536 652	29	November
3 114	184 846	77	392 070	386 325 067	49	332 593	205 191 595	21	1 758 889	1 406 197 445	90	Dezember
41 920	2 187 329	25	4 143 172	3 932 643 789	96	3 590 061	2 345 743 637	84	18 564 785	[1]15 154 976 919	52	Summe.

scheckämtern geordnet.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten bei demselben Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Post-scheckamt
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
18 962	642 890	3	808 683	1 087 811 631	84	579 584	340 679 059	89	3 869 580	4 343 355 457	83	Berlin
1 261	72 763	36	281 128	267 067 640	1	301 180	178 035 809	90	1 346 442	1 057 617 596	57	Breslau
7 541	659 285	24	1 258 111	917 605 064	5	691 040	484 029 305	2	4 459 459	2 936 622 328	99	Cöln
240	20 163	32	63 950	111 106 229	35	107 263	68 111 797	52	487 951	410 744 811	51	Danzig
2 467	168 721	9	366 513	297 986 705	55	424 449	247 860 863	59	1 637 801	1 143 676 312	86	Frankf. (M.)
4 805	196 151	84	210 316	294 225 106	22	269 248	266 769 560	92	1 287 930	1 309 922 865	30	Hamburg
992	58 412	80	191 766	185 485 322	82	301 393	174 969 264	55	1 253 375	947 213 497	84	Hannover
1 914	131 132	36	183 289	226 765 858	5	302 634	208 458 221	96	1 101 885	862 348 030	10	Karlsr. (B.)
3 738	237 809	15	779 416	544 590 232	7	613 270	376 829 754	49	3 120 362	2 143 476 018	52	Leipzig
41 920	2 187 329	25	4 143 172	3 932 643 789	96	3 590 061	2 345 743 637	84	18 564 785	[1]15 154 976 919	52	Summe.

[1] Mit den Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw. in Höhe von 10 930 211 ℳ beträgt die Gesamtsumme der Lastschriften rund 15 165 907 131 ℳ (s. S. 451).

		1912 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber	Ende Dezember	154 461 007
	im Durchschnitt des Dezember	161 235 319
	im Jahresdurchschnitt	143 781 986
Durchschnittliches Guthaben eines Kontoinhabers	im Dezember	2 158
	im Jahre	2 090.

Von dem durchschnittlichen Guthaben der Kontoinhaber im Dezember 1912 in Höhe von 161 235 319 ℳ waren angelegt:

	Nennwert ℳ	Anschaffungswert ℳ
in Deutscher Reichsanleihe zu 4 v. H.	9 000 000	9 081 000
- Deutscher Reichsanleihe zu $3\frac{1}{2}$ v. H.	28 354 500	26 708 040
- Deutscher Reichsanleihe zu 3 v. H.	5 250 500	4 449 492
- Preußischer konsolidierter Staatsanleihe zu $3\frac{1}{2}$ v. H.	10 487 900	9 864 978
- Sächsischer Rente zu 3 v. H.	476 000	399 774
- Badischer Eisenbahnanleihe von 1880 zu $3\frac{1}{2}$ v. H.	1 962 000	1 851 816
- Hessischer Staatsanleihe zu 4 v. H.	246 000	249 075
- Hamburgischer Staatsanleihe zu 3 v. H.	393 500	326 015
- Bremer Staatsanleihe zu 3 v. H.	3 470 000	2 767 325
- Lübecker Staatsanleihe zu 3 v. H.	2 000 000	1 595 000
- Darlehen an Genossenschaften	—	3 500 000
- Wechseln	—	15 000 003
durch Überweisung an die Reichshauptkasse	—	64 322 581
zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postanstalten und als Kassenbestand der Postscheckämter	—	21 120 220
insgesamt	—	161 235 319.

Anm. Die Deutschen Reichsanleihen sind in das Reichsschuldbuch, die Staatsanleihen ausschließlich der Badischen Eisenbahnanleihe in die Staatsschuldbücher eingetragen.

Den An- und Verkauf der Wechsel vermittelt die Reichsbank.

Von den der Reichshauptkasse überwiesenen 64 322 581 ℳ werden zur Zeit noch rund $10\frac{3}{4}$ Millionen Mark zur Gewährung von Darlehen an Einrichtungen zur Förderung von Industrie, Handel und Landwirtschaft bereit gehalten, nachdem inzwischen weitere 3 Millionen Mark an Genossenschaften darlehnsweise abgegeben worden sind.

Die der Reichshauptkasse zur Verstärkung ihrer Betriebsmittel überwiesenen Gelder werden der Reichs-Postverwaltung mit 3 v. H. jährlich verzinst.

Finanzielles Ergebnis.

Im Kalenderjahre 1912 hat bei den neun Postscheckämtern betragen:

1. die Einnahme .... 15 415 523 ℳ,

darunter

Gebühren für Bareinzahlungen ...	3 901 343 ℳ,	
- - Barrückzahlungen ..	1 412 932 -	
- - Übertragungen	243 011 -	
Zuschlaggebühren	4 727 565 -	
a) Gebühren	10 284 851 ℳ,	
b) Verkaufserlös für abgesetzte Formulare	513 353 -	
c) erstattete Druckkosten.....	113 699 -	
d) Zinsen	4 499 982 -;	

2. die Ausgabe (Besoldungen des bei den Postscheckämtern beschäftigten Personals, Amtsbedürfnisse, Miete usw.) .... 7 779 144 -

mithin mehr.... 7 636 379 ℳ.

Auf diese Mehreinnahme sind anzurechnen die bei den Postanstalten für die Annahme der Zahlkarten und für die Auszahlung der Zahlungsanweisungen entstandenen Ausgaben sowie der Ausfall an Gebühren infolge des Rückganges des Postanweisungsverkehrs. Die Ausgaben für die Behandlung von rund 73 568 000 bei den Postanstalten (ausschließlich der Postscheckämter) eingelieferten Zahlkarten und von rund 9 434 000 bei den Postanstalten ausgezahlten Zahlungsanweisungen sind auf rund 5 169 000 ℳ[1]) zu schätzen.

Der Postanweisungsverkehr ist auch 1912 weiter zurückgegangen, während die der Einführung des Postscheckverkehrs voraufgegangenen vier Jahre eine jährliche Steigerung von durchschnittlich 4,73 v. H. aufwiesen. Unter Zugrundelegung dieses Steigerungsatzes hätte, wenn der Postscheckverkehr nicht eingeführt worden wäre, im Jahre 1912 die Zahl der Postanweisungen .... 219 075 347 Stück
betragen gegenüber der wirklich erreichten Zahl von 151 119 802 - ,

so daß im Jahre 1912 ein Rückgang eingetreten ist
von rund .... 67 956 000 Stück.[2])
Der im Postscheckverkehr im Jahre 1912 erzielte Überschuß ist auf rund 429 000 ℳ zu berechnen.

---

[1]) Die Ausgaben für die Behandlung der bei den Postanstalten eingelieferten Zahlkarten sind auf 6 Pf. für das Stück, die Ausgaben für die Behandlung der bei den Postanstalten ausgezahlten Zahlungsanweisungen auf 8 Pf. für das Stück zu schätzen. Die Ausgaben bei den Postanstalten betragen hiernach

73 568 000 Zahlkarten × 6 Pf. .... = 4 414 080 ℳ,
9 434 000 Zahlungsanweisungen × 8 Pf. = 754 720 -
zusammen.... 5 168 800 ℳ oder rund 5 169 000 ℳ.

[2]) Da der Reingewinn aus dem Postanweisungsverkehr auf etwa 3 Pf. für jede Postanweisung zu schätzen ist, beträgt der entgangene Gewinn aus diesem Verkehr 67 956 000 Postanweisungen × 3 Pf. = 2 038 680 ℳ.

Ergebnis des Postgiroverkehrs mit Österreich, Ungarn, der Schweiz, Luxemburg und Belgien.

Land	Überweisungen aus Postscheckkonten des Reichs-Postgebiets nach dem in Sp. 1 bezeichneten Lande			Überweisungen auf Postscheckkonten des Reichs-Postgebiets aus dem in Sp. 1 bezeichneten Lande		
	Zahl	ℳ	Pf.	Zahl	ℳ	Pf.
1	2	3		4	5	
Österreich	22 881	10 551 843	91	75 979	33 212 401	70
Ungarn	1 271	860 935	46	18 269	20 124 083	1
Schweiz	6 304	2 462 519	81	47 752	7 896 813	91
Luxemburg	1 136	795 769	16	6 278	2 057 852	23
Belgien	613	1 153 783	62	318	321 434	46
insgesamt	32 205	15 824 851	99	148 596	63 612 585	34

= 180 801 Überweisungen über 79 437 437 ℳ 33 Pf.

Die für den Postscheckverkehr des Reichs-Postgebiets erlassenen Bestimmungen sind im Jahre 1912 in folgenden Punkten geändert und ergänzt worden.

1. Anweisungen zu einmaligen Zahlungen für eine Heilanstalt, einen Arzt usw. können auf Antrag des Empfängers seinem Postscheckkonto gutgeschrieben werden. Zu dem Zweck hat der Empfänger mit dem Zusatze »durch Überweisung auf mein Postscheckkonto .... Nr. ......« zu quittieren und die vollzogenen Quittungen der Postanstalt zu übersenden. Die Postanstalt fertigt über den Gesamtbetrag der Quittungen eine Überweisung oder — wenn sie noch kein Postscheckkonto hat — eine Zahlkarte aus und vermerkt auf dem Abschnitte die einzelnen Beträge unter Voransetzung der Berufsgenossenschaften usw., die den Auftrag zur Zahlung erteilt haben.

2. Gewöhnliche Zahlungsanweisungen bis 800 ℳ können auf Verlangen des Scheckausstellers oder des Zahlungsempfängers telegraphisch nachgesandt werden. Für die Übermittelung nach dem neuen Bestimmungsorte werden die in der Postordnung (§ 21 v) für telegraphische Postanweisungen festgesetzten Gebühren (Telegrammgebühr, Eilbestellgeld usw.) mit Ausnahme der Postanweisungsgebühr erhoben. Die Gebühren werden vom Betrage der Zahlungsanweisung abgezogen.

3. Das Direktorium der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf hat für die Entrichtung der Beiträge für die Angestelltenversicherung den Postscheckverkehr nutzbar gemacht und sich beim Postscheckamt in Berlin 50 Postscheckkonten eröffnen lassen, nämlich je ein Konto für die Ober-Postdirektionsbezirke im Reichs-Postgebiet und in Bayern sowie ein Konto für das Württembergische Postgebiet. Die Beiträge sind im Reichs-Postgebiete von den Arbeitgebern dem Postscheckkonto zuzuführen,

das die Bezeichnung des Ober-Postdirektionsbezirks trägt, in dem der Wohnort des Arbeitgebers liegt.

Zur Einzahlung der Beträge mit Zahlkarte sind besondere rote Zahlkartenformulare zu benutzen, die von der Postanstalt am Wohnorte des Arbeitgebers — in Orten ohne Postanstalt von der Bestellpostanstalt — zu beziehen sind.

Inhaber von Postscheckkonten können die Beiträge auch durch Überweisung entrichten. Diesen Überweisungen — und zwar sowohl den Einzelüberweisungen als auch den Sammelüberweisungen — sind bei der Übersendung an das Postscheckamt besondere Gutschriftzettel, die auf der Rückseite einen besonderen Vordruck für die Berechnung der fälligen Beiträge enthalten, beizufügen. Der dem Überweisungsformular anhaftende Abschnitt ist daher vom Kontoinhaber abzutrennen und zu beseitigen. In den Gutschriftzetteln sind der Name des Ober-Postdirektionsbezirks, in dem der Wohnort des Arbeitgebers liegt, sowie die Nummer des für diesen Wohnort in Betracht kommenden Postscheckkontos der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf vorgedruckt.

Die Gutschriftzettel werden in Blocks zu 50 Stück — zum Preise von 10 Pf. für einen Block — vom Postscheckamt an die Kontoinhaber abgegeben. Sie können auch durch die Privatindustrie hergestellt werden, wenn sie mit dem amtlichen Formular genau übereinstimmen.

II. Bayern.[1])

Die günstige Entwicklung, die der Postscheckverkehr seit seiner Einführung in Bayern bisher aufwies, hat auch im Jahre 1912 angehalten. Die Zahl der Kontoinhaber ist von 8509 (Ende 1911) auf 9858 (Ende 1912), d. i. um 15,8 v. H. gestiegen.

Der Gesamtumsatz betrug 1912 rund 3331 Millionen Mark, d. s. gegenüber dem Vorjahre 507 Millionen Mark oder 18 v. H. mehr.

Zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsausgleichs sowie zur Erleichterung und Beschleunigung in der Überweisung von Beträgen aus Postscheckkonten auf Girokonten der Königlich Bayerischen Bank und der Reichsbank nehmen die Postscheckämter in Ludwigshafen (Rhein), München und Nürnberg durch Vermittelung der an ihrem Sitze befindlichen Königlich Bayerischen Bankanstalten am Abrechnungsverkehr der Reichsbank teil. Postschecks, deren Betrag auf ein Girokonto der Königlich Bayerischen Bank oder der Reichsbank abgeführt werden soll, können nicht nur bei der Zahlstelle des Postscheckamts vorgelegt, sondern auch einer Bank übergeben werden, die der Abrechnungstelle der Reichsbank angehört.

Die Zahl der Postscheckkonten betrug Ende 1912

beim Postscheckamt in Ludwigshafen (Rhein)	2 040,
- - - München	3 897,
- - - Nürnberg	3 921,
insgesamt	9 858.

---

[1]) Nach dem Geschäftsbericht über die Ergebnisse des Postscheckverkehrs in Bayern im Jahre 1912. Wegen der Ergebnisse für 1909 bis 1911 s. Archiv 1912, S. 299.

Wegen der Verteilung der Konten auf die einzelnen Länder sowie wegen des Standes und Berufs der Kontoinhaber s. die Übersichten S. 464 und S. 465.

Wie sich die verschiedenen Arten von Gut- und Lastschriften auf die einzelnen Monate und auf die Postscheckämter verteilen, erhellt aus den Übersichten auf S. 466 bis 469.

		1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Auf ein Postscheckkonto entfallen im Durchschnitt:			
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	923	120 402
	Einzahlungen mit Postanweisung	25	110
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	98	60 635
	Gutschriften überhaupt	1 046	181 147
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	27	71 055
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	121	50 037
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	104	59 486
	Lastschriften überhaupt (einschließlich der von den Postscheckämtern durch Postanweisung oder Wertbrief abgewickelten Auszahlungen nach dem Auslande sowie der Abschreibungen für Gebühren und Formulare)	253	180 902
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		1 299	362 049.

		1912 ℳ	1912 Pf.
Durchschnittsbetrag	einer Zahlkarte	130	48
	- Übertragung von anderen Postscheckkonten	618	90
	- Übertragung auf andere Postscheckkonten	571	97
	- Zahlungsanweisung	412	54
	- Auszahlung durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenscheck)	2 664	95.

Ergebnis des Postscheckverkehrs in Bayern.

	Ende Dezember 1910	Ende Dezember 1911	Ende Dezember 1912
Zahl der Kontoinhaber	7 669	8 509	9 858
Guthaben der Kontoinhaber	10 722 401 ℳ	14 042 356 ℳ	16 297 288 ℳ [1]

		1910 Stück	1910 Betrag ℳ	1911 Stück	1911 Betrag ℳ	1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	4 543 652	724 569 014	6 962 807	943 482 423	8 490 080	1 107 820 131
	Einzahlungen mit Postanweisung	97 860	1 936 903	198 598	839 191	235 792	1 011 052
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	505 564	363 281 111	715 545	469 542 706	901 437	557 902 431
	Gutschriften überhaupt	5 147 076	1 089 787 028	7 876 950	1 413 864 320	9 627 309	1 666 733 614
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	140 718	418 017 017	190 595	416 211 532	216 144	397 769 998
	Auszahlungen im Verkehr mit der Königlich Bayerischen Bank und der Reichsbank	—	—	6 712	131 358 618	29 182	256 011 221
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	735 808	300 760 771	985 379	393 438 965	1 115 998	460 393 739
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Wertbrief	470	542 372	619	715 973	998	1 339 556
	Auszahlungen nach dem Auslande mit Postanweisung	2 385	171 080	3 942	255 713	5 114	318 962
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	558 157	366 918 924	758 008	467 483 711	956 924	547 333 495
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	1 437 538	1 087 142 697	1 945 255	1 410 544 365	2 324 360	1 664 478 682
	Umsatz	6 584 614	2 176 929 725	9 822 205	2 824 408 685	11 951 669	3 331 212 296.

[1]) Guthaben Ende Dezember 1911 .... 14 042 356 ℳ
Gutschriften im Jahre 1912 .... 1 666 733 614 ℳ
Davon ab die Lastschriften .... 1 664 478 682 -
2 254 932 -
mithin Guthaben Ende 1912.... 16 297 288 ℳ.

Zahl der Konten der Postscheckämter Bayerns, nach Ländern geordnet.

Länder, in denen die Kontoinhaber ansässig sind		Zahl der Konten
1. **Königreich Bayern**	—	8 774
2. **Reichs-Postgebiet, und zwar**		
Königreich Preußen	37	
- Sachsen	13	
Großherzogtum Baden	804	
- Hessen	49	
- Oldenburg	1	
Herzogtum Sachsen-Meiningen	20	
- Sachsen-Coburg-Gotha	33	
- Anhalt	1	
Freie Stadt Hamburg	2	
Elsaß-Lothringen	18	
		978
3. **Königreich Württemberg**	—	11
Deutsches Reich im ganzen	—	9 763
4. **Ausland, und zwar**		
Österreich	82	
Ungarn	2	
Schweiz	8	
Ägypten	1	
Indien	1	
Korea	1	
		95
insgesamt		9 858.

Stand und Beruf der Kontoinhaber in Bayern.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen:			
a) Staatliche Behörden..	—	805	8,17
darunter:			
Eisenbahnbehörden ..	16	—	
Finanzbehörden	254	—	
Justizbehörden.......	332	—	
Militärbehörden......	5	—	
Postbehörden........	162	—	
staatliche Verwaltungsbehörden..........	36	—	
b) Kreis-, Distrikts- und Gemeindebehörden...	—	59	0,60
c) Kirchliche Behörden.	—	11	0,11
Ärzte	—	240	2,43
Banken und Bankiers..	—	341	3,46
Genossenschaften	—	103	1,04
darunter:			
Berufsgenossenschaften...........	6	—	
Spar- und Darlehns- (Vorschuß-) Vereine	37	—	
Wirtschaftsgenossenschaften...........	47	—	
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	7 089	71,91
darunter:			
Apotheker...........	54	—	
Bauunternehmer.....	46	—	
Bergwerke	13	—	
Buchdrucker	84	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen...............	75	—	
Fabriken	1 943	—	
Handwerker.........	141	—	

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	das sind vom Hundert
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
darunter:			
Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	54	—	
Ingenieure	35	—	
Zeitungsverleger	65	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige............	4 149	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe ..	—	69	0,70
Krankenkassen........	—	9	0,09
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	55	0,56
Privatpersonen (einschl. der Beamten)........	—	493	5,00
Rechtsanwälte.........	—	91	0,92
Sparkassen............	—	60	0,61
Vereine und Korporationen	—	243	2,47
Versicherungsgesellschaften.............	—	58	0,59
darunter:			
Feuer-Versicherungsgesellschaften......	13	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften......	21	—	
Zweiganstalten, Filialen, Generalagenturen usw.	—	132	1,34

Gutschriften im

I. Gutschriften in den

Monat	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	708 816	97 975 026	9	20 164	83 149	78
Februar	613 053	82 195 577	79	18 277	69 800	8
März	645 744	82 692 455	78	19 001	73 937	73
April	680 213	89 900 552	34	19 579	83 238	7
Mai	697 441	91 174 274	65	20 634	72 887	68
Juni	664 903	83 388 790	82	19 453	75 883	9
Juli	749 879	96 886 590	19	18 643	84 333	44
August	697 415	90 144 005	90	17 589	82 842	79
September	665 694	88 241 945	25	17 953	64 508	29
Oktober	787 384	104 392 937	20	22 067	88 623	47
November	764 414	100 680 019	69	22 295	114 953	26
Dezember	815 124	100 147 954	90	20 137	116 894	56
Summe	8 490 080	1 107 820 130	60	235 792	1 011 052	24

II. Gutschriften nach Post

Postscheckamt	Einzahlungen mit Zahlkarte			Einzahlungen mit Postanweisung		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Ludwigshafen (Rh.)	1 991 704	307 326 104	53	9 678	66 760	7
München	3 635 643	438 381 992	88	211 211	705 531	95
Nürnberg	2 862 733	362 112 033	19	14 903	238 760	22
Summe	8 490 080	1 107 820 130	60	235 792	1 011 052	24

Anm. Die Gutschriften im Wege der Übertragung betrugen 50,31 v. H. der Bareinzahlungen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Übertragungen von Konten, die bei demselben Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
30 582	24 738 280	92	42 152	21 562 418	54	801 714	144 358 875	33	Januar
26 929	21 608 584	64	38 052	18 895 776	27	696 311	122 769 738	78	Februar
28 287	22 335 827	50	41 994	19 545 668	24	735 026	124 647 889	25	März
31 121	24 664 253	57	41 706	20 676 182	30	772 619	135 324 226	28	April
29 605	25 447 209	85	45 083	22 920 570	92	792 763	139 614 943	10	Mai
29 975	24 741 893	91	43 677	21 537 016	24	758 008	129 743 584	6	Juni
32 195	26 494 355	32	46 424	23 032 326	75	847 141	146 497 605	70	Juli
29 826	25 062 579	43	44 647	21 067 671	17	789 477	136 357 099	29	August
29 133	22 856 691	35	42 221	20 562 436	10	755 001	131 725 580	99	September
35 029	27 250 940	6	49 575	24 048 281	67	894 055	155 780 782	40	Oktober
32 975	26 274 189	48	48 095	24 679 210	60	867 779	151 748 373	3	November
33 783	24 317 465	30	48 371	23 582 601	30	917 415	148 164 916	6	Dezember
369 440	295 792 271	33	531 997	262 110 160	10	9 627 309	1 666 733 614	27	Summe.

scheckämtern geordnet.

Übertragungen von Konten, die bei demselben Postscheckamte geführt werden			Übertragungen von Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Postscheckamt
	Betrag			Betrag			Betrag		
Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	Stück	ℳ	Pf.	
94 108	127 569 306	34	204 850	139 937 912	53	2 300 340	574 900 083	47	Ludwigsh. (Rh.)
123 507	87 080 755	85	138 236	61 460 907	52	4 108 597	587 629 188	20	München
151 825	81 142 209	14	188 911	60 711 340	5	3 218 372	504 204 342	60	Nürnberg
369 440	295 792 271	33	531 997	262 110 160	10	9 627 309	1 666 733 614	27	Summe.

Lastschriften im

I. Lastschriften in den

Monat	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)			Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Januar	20 018	59 711 653	30	108 966	40 192 121	27	86	103 262	40
Februar	18 334	49 449 442	32	87 496	33 583 684	33	68	76 149	31
März	18 670	48 516 330	39	90 157	34 509 718	60	80	103 229	44
April	19 600	51 430 468	42	90 235	36 454 021	—	82	126 236	24
Mai	20 373	55 039 686	13	88 337	37 561 172	42	93	135 133	80
Juni	19 097	51 050 493	84	84 986	34 570 663	86	61	97 393	21
Juli	21 826	58 804 576	80	100 521	38 687 326	11	90	125 602	5
August	20 786	53 589 659	11	88 828	37 429 658	71	99	121 660	5
September	19 308	48 885 620	62	84 492	38 154 907	10	66	92 796	44
Oktober	22 816	59 911 633	15	99 377	44 115 052	2	85	113 607	32
November	22 374	60 092 459	87	94 920	43 308 861	4	81	106 005	1
Dezember	22 124	57 299 195	7	97 683	41 826 552	19	107	138 481	24
Summe	[1]245 326	[1] 653 781 219	2	1 115 998	460 393 738	65	998	1 339 556	51

II. Lastschriften nach Post

Postscheckamt	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)			Ausgefertigte Zahlungsanweisungen			Angefertigte Wertbriefe		
	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.
Ludwigshafen (Rh.)	49 022	241 789 064	10	273 507	120 405 638	82	187	211 530	54
München	107 836	253 078 265	76	405 042	166 671 295	75	424	691 284	58
Nürnberg	88 468	158 913 889	16	437 449	173 316 804	8	387	436 741	39
Summe	[1]245 326	[1] 653 781 219	2	1 115 998	460 393 738	65	998	1 339 556	51

Anm. Die bargeldlos durchgeführten Lastschriften betrugen 93,13 v. H. der Barrückzahlungen.

[1] Von den Kassenschecks wurden 29 182 Stück mit 256 011 221 ℳ im Giroverkehr mit der Königlich Bayerischen Bank und der Reichsbank beglichen.

Postscheckverkehr.

einzelnen Monaten.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten bei demselben Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Monat
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
449	32 787	33	30 582	24 738 280	92	45 508	20 307 663	31	205 609	145 085 768	53	Januar
409	25 246	74	26 929	21 608 584	64	42 914	18 594 088	83	176 150	123 337 196	17	Februar
428	30 179	95	28 287	22 335 827	50	45 875	19 666 036	92	183 497	125 161 322	80	März
406	24 466	17	31 121	24 664 253	57	47 538	20 598 642	49	188 982	133 298 087	89	April
407	26 804	59	29 605	25 447 209	85	50 126	21 571 460	71	188 941	139 781 467	50	Mai
397	23 346	65	29 975	24 741 893	91	48 952	19 919 091	52	183 468	130 402 882	99	Juni
474	27 784	18	32 195	26 494 355	32	50 929	21 197 160	28	206 035	145 336 804	74	Juli
395	25 289	76	20 826	25 062 579	43	48 230	20 906 881	60	188 164	137 135 728	66	August
401	22 810	86	29 133	22 856 691	35	46 378	20 417 992	21	179 778	130 430 818	58	September
446	25 530	15	35 029	27 250 940	6	53 776	23 365 517	81	211 529	154 782 280	51	Oktober
388	24 312	39	32 975	26 274 189	48	53 122	22 743 166	80	203 860	152 548 994	59	November
514	30 403	25	33 783	24 317 465	30	54 136	22 253 521	36	208 347	145 865 618	41	Dezember
5 114	318 962	2	369 440	295 792 271	33	587 484	251 541 223	84	2 324 360	[1]1 663 166 971	37	Summe.

scheckämtern geordnet.

Ausgefertigte Post-anweisungen			Übertragungen auf andere Konten bei demselben Postscheckamte			Übertragungen auf Konten bei anderen Postscheckämtern			Gesamtsumme			Post-scheckamt
Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	Stück	Betrag ℳ	Pf.	
635	49 919	21	94 108	127 569 306	34	153 423	83 992 584	62	570 882	574 018 043	63	Ldwh. (Rh.)
3 182	191 556	25	123 507	87 080 755	85	191 941	78 516 939	64	831 932	586 230 097	83	München
1 297	77 486	56	151 825	81 142 209	14	242 120	89 031 699	58	921 546	502 918 829	91	Nürnberg
5 114	318 962	2	369 440	295 792 271	33	587 484	251 541 223	84	2 324 360	[1]1 663 166 971	37	Summe.

[1] Mit den Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw. in Höhe von 1 311 711 ℳ beträgt die Gesamtsumme der Lastschriften rund 1 664 478 682 ℳ (s. S. 463).

		1912 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber	Ende Dezember	16 297 288
	im Durchschnitt des Dezember	16 673 640
	im Jahresdurchschnitt	15 337 394
Durchschnittliches Guthaben eines Kontoinhabers	im Dezember	1 698
	im Jahre	1 667.

Von dem durchschnittlichen Guthaben der Kontoinhaber im Dezember 1912 in Höhe von 16 673 640 ℳ waren angelegt:

	Nennwert ℳ	Anschaffungswert ℳ
in Staats- und Kommunalanleihen, Landeskulturrenten und Pfandbriefen zu 4 und $3^1/_2$ v. H.	6 494 000	6 221 448
- Wechseln	—	7 325 000
- laufender Rechnung bei der Königlich Bayerischen Bank	—	453 552
zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postanstalten und als Kassenbestand der Postscheckämter	—	2 673 640
insgesamt	—	16 673 640.

(Anm. Den Ankauf von Wertpapieren sowie den An- und Verkauf der Wechsel vermittelt die Königlich Bayerische Filialbank in München.)

Finanzielles Ergebnis.

	1912 ℳ
1. Einnahme:	
a) Gebühren für Bareinzahlungen	468 764
- - Barrückzahlungen	177 134
- - Übertragungen	30 844
Zuschlaggebühren	548 488
Gebühren insgesamt	1 225 230
b) Verkaufserlös für abgesetzte Formulare	68 541
c) erstattete Druckkosten	17 940
d) Zinsen usw.	495 141
Gesamteinnahme	1 806 852
2. Ausgabe (Besoldungen des bei den Postscheckämtern beschäftigten Personals, Amtsbedürfnisse, Miete usw.)	678 457
mithin Mehreinnahme	1 128 395.

Auf diese Mehreinnahme sind anzurechnen die Ausgaben bei den Postanstalten für die Annahme der Zahlkarten und für die Auszahlung der Zahlungsanweisungen sowie der Ausfall an Gebühren infolge des Rückganges des Postanweisungsverkehrs. Die Ausgaben für die Behandlung von rund 8 543 700 bei den Postanstalten eingelieferten Zahlkarten und von rund 956 700 bei den Postanstalten ausgezahlten Zahlungsanweisungen sind auf rund 589 000 ℳ zu schätzen.

Der Postanweisungsverkehr hat in den der Einführung des Postscheckverkehrs vorangegangenen vier Jahren eine jährliche Steigerung von durchschnittlich 4,34 v. H. aufgewiesen. Bei Zugrundelegung dieses Steigerungssatzes hätte, wenn der Postscheckverkehr nicht eingeführt worden wäre, im Jahre 1912 die Zahl der Postanweisungen .... 23 226 162 Stück
betragen gegenüber der wirklich erreichten Zahl von .... 16 610 308 - ,
so daß im Jahre 1912 ein Rückgang eingetreten ist von rund 6 616 000 Stück.

Im Jahre 1912 ist ein mäßiger Überschuß erzielt worden.

Ergebnis des Postgiroverkehrs mit Österreich, Ungarn, der Schweiz, Belgien und Luxemburg.

Land	Überweisungen aus Postscheckkonten Bayerns nach dem in Sp. 1 bezeichneten Lande			Überweisungen auf Postscheckkonten Bayerns aus dem in Sp. 1 bezeichneten Lande		
	Zahl	ℳ	Pf.	Zahl	ℳ	Pf.
1	2	3		4	5	
Österreich	4 235	1 812 920	78	10 350	4 576 628	98
Ungarn....................	190	89 215	91	2 171	984 553	29
Schweiz	1 093	574 115	36	7 320	1 762 174	76
Belgien....................	74	161 594	89	9	8 502	70
Luxemburg	146	46 055	80	786	265 226	42
insgesamt....	5 738	2 683 902	74	20 636	7 597 086	15

= 26 374 Überweisungen über 10 280 988 ℳ 89 Pf.

III. Württemberg.[1])

Auch in Württemberg hat sich der Postscheckverkehr weiter günstig entwickelt. Die Zahl der Kontoinhaber ist von 3771 (Ende 1911) auf 4319 (Ende 1912), d. i. um 14,5 v. H. gestiegen.

Der Gesamtumsatz betrug 1912 rund 1857 Millionen Mark, d. s. gegenüber dem Vorjahr 291 Millionen Mark oder 18,6 v. H. mehr.

Wegen des Guthabens der Kontoinhaber und des internationalen Postgiroverkehrs s. S. 474 und 475.

[1]) Nach den monatlichen Veröffentlichungen im Amtsblatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten.

Ergebnis des Postscheckverkehrs in Württemberg.

	Ende Dezember 1910	Ende Dezember 1911	Ende Dezember 1912
Zahl der Kontoinhaber	3 101	3 771	4 319
Guthaben der Kontoinhaber	6 024 573 ℳ	8 020 145 ℳ	9 275 161 ℳ

		1910 Stück	1910 Betrag ℳ	1911 Stück	1911 Betrag ℳ	1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	2 698 166	351 559 906	3 992 510	462 792 418	4 888 728	540 681 258
	Einzahlungen mit Postanweisung	66 872	1 353 742	48 339	252 226	66 710	259 337
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	306 035	234 431 038	403 931	319 648 493	498 074	386 816 753
	Gutschriften überhaupt	3 071 100	587 871 347	4 444 800	783 809 929	5 453 600	928 989 987
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postscheckamts in Stuttgart (Kassenschecks)	66 067	175 051 962	80 975	187 342 339	85 037	133 617 928
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	—	—	[1] 3 991	[1] 28 394 833	17 621	111 788 575
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	365 797	159 457 284	527 137	217 889 502	608 682	253 627 249
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	291 664	251 282 467	392 893	347 068 473	478 415	427 285 704
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Auszahlungen nach dem Auslande sowie der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	724 500	586 321 480	1 006 400	781 814 357	1 189 800	927 734 897
	Umsatz	3 795 600	1 174 192 827	5 451 200	1 565 624 286	6 643 400	1 856 724 884.

[1]) Seit 9. Oktober 1911.

Ergebnis des Postscheckverkehrs im Deutschen Reiche.

	1910	1911	1912
Zahl der Kontoinhaber Ende Dezember	60 023	74 726	89 380
Guthaben der Kontoinhaber Ende Dezember	110 777 259 ℳ	161 806 973 ℳ	180 033 456 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber im Durchschnitt des Monats Dezember	—	152 998 784 -	187 522 896 -

		1910		1911		1912	
		Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte	46 300 036	6 320 643 892	70 154 573	8 656 616 876	87 143 759	10 424 757 800
	Einzahlungen mit Postanweisung	645 579	16 035 524	478 869	4 120 943	825 676	15 463 307
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	4 930 353	4 554 667 937	7 379 850	6 117 310 730	9 389 116	7 334 893 521
	Gutschriften überhaupt	51 875 995	10 918 614 437	78 013 312	14 779 165 341	97 358 639	17 776 347 267
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecks)	897 145	1 962 125 395	1 105 385	2 117 615 868	1 215 749	1 881 279 898
	Auszahlungen im Reichsbankgiro- und Abrechnungsverkehr	80 557	1 193 299 992	220 558	2 142 628 434	482 972	3 293 406 408
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	7 153 696	3 187 533 000	9 454 305	4 391 258 076	11 153 251	5 305 545 262
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	4 845 286	4 528 202 744	7 110 292	6 057 932 099	9 168 572	7 253 006 627
	Lastschriften überhaupt (einschl. der Auszahlungen nach dem Auslande sowie der Abschreibungen für Gebühren, Formulare usw.)	13 010 950	10 884 039 030	17 937 108	14 728 135 627	22 078 945	17 758 120 710
	Umsatz	64 886 945	21 802 653 467	95 950 420	29 507 300 968	119 437 584	35 534 467 977

Internationaler Postgiroverkehr.

	1910 Stück	1910 Betrag ℳ	1911 Stück	1911 Betrag ℳ	1912 Stück	1912 Betrag ℳ
Umsatz	—	[1]) 44 186 595	167 475	70 703 494	222 879	94 234 213

[1]) Seit 1. Februar 1910.

Postscheckverkehr zwischen dem Reichs-Postgebiete, Bayern und Württemberg.

	Zahlkarten	Zahlungs-an-weisungen	Über-weisungen	Gesamt-betrag
	Betrag in ℳ			ℳ
I. Verkehr zwischen dem Reichs-Postgebiet und Bayern.				
Aus dem Reichs-Postgebiete nach Bayern...	377 029 549	77 806 840	177 016 573	631 852 962
Aus Bayern nach dem Reichs-Postgebiete..	311 218 935	116 150 669	186 784 502	614 154 106
Gesamtumsatz zwischen dem Reichs-Postgebiet und Bayern	688 248 484	193 957 509	363 801 075	1 246 007 068.
II. Verkehr zwischen dem Reichs-Postgebiet und Württemberg.				
Aus dem Reichs-Postgebiete nach Württemberg	188 817 239	29 265 882	85 587 361	303 670 482
Aus Württemberg nach dem Reichs-Postgebiete	124 577 600	50 145 986	119 186 341	293 909 927
Gesamtumsatz zwischen dem Reichs-Postgebiet und Württemberg.................	313 394 839	79 411 868	204 773 702	597 580 409.
III. Verkehr zwischen Bayern und Württemberg.				
Aus Bayern nach Württemberg	65 278 993	11 430 558	22 059 750	98 769 301
Aus Württemberg nach Bayern	56 079 455	16 701 336	31 645 755	104 426 546
Gesamtumsatz zwischen Bayern und Württemberg	121 358 448	28 131 894	53 705 505	203 195 847
Gesamtumsatz zwischen den drei deutschen Postverwaltungen	1 123 001 771	301 501 271	622 280 282	2 046 783 324.

(Württemberg)

		1912 ℳ
Guthaben der Kontoinhaber in Württemberg	Ende Dezember	9 275 161
	im Durchschnitt des Dezember	9 613 937
	im Jahresdurchschnitt	9 038 771
Durchschnittliches Guthaben eines Kontoinhabers in Württemberg	im Dezember	2 237
	im Jahre..........................	2 231.

Internationaler Postgiroverkehr Württembergs.

Nach dem Auslande	1 843	Überweisungen im Betrage von	825 053 ℳ,
vom Auslande	13 861	- - - -	3 690 734 -
zusammen....	15 704	Überweisungen im Betrage von	4 515 787 ℳ.

IV. Deutsches Reich.

Der Postscheckverkehr bei den drei deutschen Postverwaltungen (Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg) erhellt aus den vorstehenden Übersichten (S. 473 und 474).

Die drahtlose Telegraphie in Rußland.[1])

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie mittels elektrischer Wellen hat sich in Rußland, ungefähr um dieselbe Zeit, als Marconi seine ersten Versuche in Italien anstellte, der inzwischen verstorbene russische Professor Alexander Popoff verdient gemacht. Schon im Jahre 1895 arbeitete er einen Plan für die Errichtung einer mit Antennen ausgerüsteten Empfangstation aus, der noch in demselben Jahre der russischen Physikalisch-Chemischen Gesellschaft in St. Petersburg zur Begutachtung vorgelegt, später auch in Fachzeitschriften veröffentlicht und tatsächlich für den Bau einer Telegraphenanlage benutzt worden ist.

In der Torpedoklasse der Offizierschule zu Kronstadt stellte Popoff die ersten erfolgreichen Versuche mit seinen Apparaten an. Im Jahre 1900 leistete das inzwischen weiter ausgebaute und vervollkommnete System der Kriegsmarine schon gute Dienste bei der Bergung des in der Nähe der Insel Hogland aufgelaufenen Küstenverteidigungschiffs Apraxin. Alle Mitteilungen zwischen dem gestrandeten Schiffe und der in der Luftlinie etwa 37 Seemeilen entfernten Admiralität wurden, da man das Schiff wegen der ungünstigen Wasser- und Witterungsverhältnisse nicht anders erreichen konnte, mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie ausgetauscht, wenngleich dies große Mühe verursachte.

Nachdem sich die Funkentelegraphie bei der Kriegsflotte als brauchbar erwiesen hatte, wurde sie auch bei dem Landheer eingeführt, das sie während des russisch-japanischen Krieges zum erstenmal in größerem Umfange verwendete. Es waren derzeit neben wenigen russischen Stationen eine größere Zahl fahrbarer Feldstationen des Systems Telefunken und einige an wichtigen Punkten des fernen Ostens errichtete feste Telefunkenstationen im Betriebe. Der Verkehr wickelte sich im allgemeinen zur Zufriedenheit der Truppenbefehlshaber ab. Gegen Ende des Feldzugs wurden auch die englischen Marconistationen von dem russischen Heere auf ihre Brauchbarkeit

---

[1]) Nach einem aus russischer Quelle stammenden Aufsatze im »Russian Supplement« der »Times« vom 28. März 1913.

erprobt und neben den Telefunkenstationen verwendet. Später hat man in Rußland lediglich fremde, und zwar in der Hauptsache die beiden bezeichneten Systeme benutzt, weil die einheimischen in ihrer Entwicklung zurückgeblieben waren, und weil Popoff, die einzige Persönlichkeit, die hätte helfen können, nur ein Mann der Wissenschaft war, der seine Erfindung nicht praktisch ausnutzte. Als man um die Mitte des vorigen Jahrzehnts anfing, Abwehrmaßregeln zu ergreifen, und versuchte, die ausländischen Stationen durch russische zu ersetzen, hatten die fremden Einrichtungen bereits so festen Fuß gefaßt, daß der Versuch fehlschlug. Die deutschen und die italienisch-englischen Stationen behaupteten ihren Platz. Immerhin nahm die eingeleitete Bewegung in einer anderen Richtung einen für Rußland günstigen Verlauf.

Als nämlich das Kriegsministerium und die Admiralität nach Beendigung des russisch-japanischen Feldzugs die drahtlose Telegraphie für ihre Zwecke zu regeln und auszubauen begannen, wurden sie auf einen jungen russischen Erfinder, M. S. M. Eisenstein aus Kiew, aufmerksam, der ihre Absichten mit aller Kraft und mit hervorragendem Verständnis zu fördern suchte. Da der Kriegsminister und der Inspekteur der Verkehrstruppen sehr bald die Brauchbarkeit der Pläne Eisensteins erkannten, begünstigten sie seine Unternehmungen und ließen ihm außer Geldbeihilfen auch ihre persönliche Unterstützung zuteil werden. So gelang es Eisenstein im Jahre 1908 mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Rubel die russische »Gesellschaft für drahtlose Telegraphie und Telephonie« zu begründen. Er beabsichtigte, Apparate und Baustoffe im großen vom Auslande zu beziehen, die Stationen aber selbst zu errichten und Rußland so in gewisser Hinsicht unabhängig zu machen. Die russische Regierung ging bei der Genehmigung der neuen Gesellschaft in ihren Forderungen noch einen Schritt weiter als Eisenstein, indem sie bei dieser Gelegenheit neue Grundsätze für die Erteilung ihrer Zustimmung zur Errichtung solcher Gesellschaften aufstellte und verlangte, daß alle Bestandteile, insbesondere die Apparate der staatlichen Funkenstationen, in Rußland aus russischen Rohstoffen und durch russische Arbeiter hergestellt werden müßten. Diese Vorschriften veranlaßten die deutsche Telefunken-Gesellschaft, sich mit den bekannten elektrischen und Hütten-Werken von Siemens & Halske in St. Petersburg zusammenzutun und ihnen eine Zweigfabrik für Zwecke der drahtlosen Telegraphie anzugliedern, um auch in Rußland berechtigt zu sein, sei es auf eigene Rechnung, sei es durch Vermittelung der neuen Gesellschaft, Stationen ihres Systems für die Regierung zu bauen. Die Marconi-Gesellschaft sicherte sich nur ein Aufsichtsrecht über die bei der russischen Gesellschaft herzustellenden Marconi-Stationen. Eisenstein brachte das von ihm begründete Unternehmen schon nach kurzer Zeit zu hoher Blüte und mußte das Aktienkapital bereits unmittelbar nach der Gründung auf 1 800 000 Rubel erhöhen.

Während die Hebung und Vervollkommnung der russischen Funkentelegraphenwerke der Privatunternehmung überlassen blieb, wurde die Funkentelegraphie selbst unter Staatsaufsicht gestellt und ihr Betrieb von der Regierung genau geregelt. Die Bedingungen für die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie liegen in Rußland in vieler Beziehung äußerst günstig, weil die maßgebenden und verantwortlichen Staatsstellen durch die Umstände geradezu gezwungen werden, sich ihrer zu bedienen und auf ihre Verbesserung und ihren Ausbau zu dringen. Das Heer ist groß und über das ganze ausgedehnte Reich verstreut; die Kriegsflotte wird neu ausgebaut und auf die weit auseinanderliegenden russischen Gewässer neu verteilt; die Handelsflotte

vergrößert sich andauernd; vor allem aber gibt es weit ausgedehnte Landstriche, die bis jetzt noch jeglicher Telegraphenanlagen entbehren, und die an das Telegraphennetz vorläufig nicht angeschlossen werden, weil der Bau von Telegraphenlinien zu kostspielig und unter Umständen — z. B. in den umfangreichen Wüstengebieten — zu schwierig, wenn nicht unmöglich sein würde. In allen diesen Fällen können funkentelegraphische Verbindungen der einzelnen Punkte unter sich und mit dem bestehenden Telegraphennetze leicht und verhältnismäßig billig hergestellt werden. Die äußeren Teile des Russischen Reiches liegen von dem Mittelpunkte der Regierungsgewalt fast ebenso weit entfernt wie viele der britischen Kolonien von dem Mutterlande England, das heute das größte Funkentelegraphennetz der Erde besitzt. Dabei sind z. B. Sibirien, Turkestan. Transkaukasien und die arktischen Länder von St. Petersburg aus mit den gewöhnlichen Verkehrsmitteln weit unbequemer zu erreichen als etwa Canada oder Südafrika von London aus. Die russische Telegraphenverwaltung hielt es daher im Hinblick auf die von England erzielten Erfolge für richtig, dem englischen Beispiele zu folgen und ihre Anlagen für Funkentelegraphie soweit als möglich auszudehnen und zu verbessern. Nach einigen kurzen Versuchen richtete sie die wichtigen Stationen in Nikolajewsk am Amur und in Petropawlowsk in Kamschatka ein. Später wurden mehrere Stationen an der baltischen Küste, in Reval, Riga, Libau und in anderen wichtigen Hafenplätzen erbaut. Gleichzeitig wurde noch eine größere Zahl anderer Küstenorte für die Anlage von Stationen in Aussicht genommen. Auch wurde beschlossen, von Staats wegen darauf hinzuwirken, daß die Handelschiffe mit drahtlosen Stationen ausgerüstet würden. Diesen Bestrebungen setzten aber die russischen Reeder einen zähen Widerstand entgegen; bis vor kurzem hatten erst sechs russische Handelschiffe drahtlose Bordstationen. Die Regierung hat daher, namentlich in Anbetracht des großen Nutzens, den die Funkenstationen den Schiffen bei allen möglichen Anlässen gewähren, endgültig bestimmt, daß gewisse Klassen von Personen- und Frachtdampfern mit drahtlosen Bordstationen versehen werden müssen.

Seit mehreren Jahren ist die russische Post- und Telegraphenverwaltung bestrebt, die Gefahren, die der Seeweg nach den Mündungsgebieten der großen sibirischen Ströme den Schiffen bietet, dadurch zu vermindern oder zu beseitigen, daß sie auch an den Hauptpunkten der arktischen Küste Funkenstationen anlegt, die die Schiffe rechtzeitig über die Eisverhältnisse und über sonstige wissenswerte Angelegenheiten unterrichten und Meldungen der Schiffe entgegennehmen können. Im fernen Osten sind bereits mehrere drahtlose Stationen, und zwar in Ochotsk, Anadyr und Nayachan erbaut worden, die in Verbindung mit den bestehenden Stationen in Nikolajewsk und Petropawlowsk eine Verständigung zwischen den Bezirken des Ochotskischen Meeres, der Beringsee und der Beringstraße gestatten. Im Westen des nördlichen Eismeers werden für die aus europäischen Gewässern nach der Mündung des Jenissei und anderer sibirischer Ströme fahrenden Schiffe drahtlose Stationen errichtet in Waigatsch, Yugorsky Schar und Marosaley, die mit dem Telegraphennetze des europäischen Rußlands durch die drahtlose Station in Archangelsk in Verbindung gebracht werden sollen. Die Stationen werden in naher Zeit dem Betriebe übergeben werden.

Außer den genannten hat die russische Post- und Telegraphenverwaltung noch folgende drahtlose Stationen errichtet: an der Ostsee auf der Insel Runo, am Kaspischen Meer in Petrowsk und Alexandrowski-Hafen. Im Bau begriffen sind ferner am Asowschen Meer die Stationen in Taganrog und auf

der Reede von Taganrog.[1]) Rußland wird also Mitte des Jahres 1913 für den öffentlichen, namentlich den Schiffsverkehr, 17 Funkentelegraphenstationen im Betriebe haben; außerdem ist die Genehmigung zum Bau weiterer sieben Stationen bereits erteilt, sie werden am Schwarzen Meere in Odessa, Yalta und Noworossisk, am Kaspischen See in Baku, Astrachan und auf der Astrachaner Reede[2]), am Weißen Meere in Solowetsk errichtet werden. Von diesen Stationen werden sechs noch gegen Ende des Jahres 1913 eröffnet werden können; der Bau der mit einer besonders großen Reichweite auszustattenden Station in Baku wird indes erst im Jahre 1914 beendet sein, dann wird Rußland 24 öffentliche Funkenstationen haben. Ferner wird beabsichtigt, zur Hebung und Unterstützung der Schiffahrt sowie zum Anschluß abgelegener und spärlich bevölkerter Gebiete an den Sitz der Regierungsbehörden das Funkentelegraphennetz planmäßig weiter auszubauen.

Großes Interesse bringt Rußland auch dem drahtlosen Telegraphenverkehr mit anderen Ländern und den Fragen entgegen, die auf den internationalen Konferenzen für Funkentelegraphie erörtert werden. Das Russische Reich ist für die Entwicklung der internationalen drahtlosen Telegraphie äußerst wichtig: Seine geographische Lage zwischen Westeuropa und den im Aufblühen begriffenen Ländern Asiens an den Gestaden des Stillen und des Indischen Ozeans eröffnet die Aussicht auf eine weitgehende, nutzbringende Verwendung des neuen Verkehrsmittels. Die Pläne für große internationale Verbindungen sind jedoch noch nicht reif. Die Angelegenheit wird zur Zeit von einer englisch-russischen Gesellschaft geprüft, die bereits die Erlaubnis zur Errichtung von internationalen Stationen der bezeichneten Art bei der russischen Regierung nachgesucht hat. Zur Vermeidung von Weiterungen hat sich die Gesellschaft im voraus verpflichtet, für die von ihr zu erbauenden Stationen nur russische Rohstoffe sowie in Rußland hergestellte Apparate zu verwenden und eine Schule zur Ausbildung des erforderlichen russischen Telegraphenpersonals zu gründen.

Die Funkentelegraphie ist in Rußland Gegenstand ganz besonderer Aufmerksamkeit und Fürsorge der Staatsregierung. Sie ist einer Behörde unterstellt worden, der Mitglieder aus allen beteiligten Ministerien usw. angehören. Den Vorsitz führt ein vom Kaiser unmittelbar ernannter Beamter; gegenwärtig ist es der Gehilfe des General-Postmeisters, Prof. P. S. Osatschy.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Kohlenstationen am Panamakanal. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hat beschlossen, an den Endpunkten des Panamakanals große Kohlen- und Öllager zur Versorgung der Schiffe mit Brennstoffen zu errichten. Sie will dabei aber den Kohlen- usw. Handel nicht monopolisieren, sondern neben staatlichen Verkaufstellen auch Unternehmer zulassen und sich diesen gegenüber lediglich ein Aufsichtsrecht vorbehalten, wobei sie sich in der Hauptsache darauf beschränken wird, den Kohlenbestand der einzelnen Lager

[1]) Die Reede liegt etwa 30 km vom Ufer entfernt. Vgl. hierzu Archiv 1911, S. 147.
[2]) In Astrachan liegen die Verhältnisse ähnlich wie in Taganrog.

zu bestimmen und zu überwachen. Da die Unternehmer nur eine widerrufliche Genehmigung erhalten, sind die beteiligten Kreise noch unschlüssig, ob sie sich auf das Geschäft einlassen und große Kapitalien dafür flüssig machen sollen, zumal für sie die Gefahr besteht, daß eine über eine bestimmte Grenze hinausgehende Bemessung der Zahl der Brennstofflager die Kohlen- usw. Preise ungünstig beeinflussen würde. Die amerikanische Regierung hat es deshalb für angebracht gehalten, zur Ermunterung der Privatgesellschaften diesen die gleichen Erleichterungen und Vorteile in Aussicht zu stellen, die ihr selbst in ihrer Eigenschaft als Unternehmer für den Vertrieb von Brennstoffen zu Gebote stehen werden.

Soweit Kohle in Betracht kommt, will man an jeder Kanalmündung den Unternehmern ein größeres Gelände überlassen, das mit Kohlenlade- und löschvorrichtungen und anderen Hilfsmitteln in derselben Weise ausgestattet wird wie die der Regierung vorbehaltenen Kohlenplätze. Das Gelände soll in Teilabschnitten an die Unternehmer vermietet werden.

Reiseverkehr der überseeischen Schiffahrtsgesellschaften. Wie wir einer Veröffentlichung in der Monatschrift »Weltverkehr und Weltwirtschaft« (Verlag Herrmann Paetel, Berlin-Wilmersdorf, Jahrg. 1913/14, S. 34) entnehmen, stehen die beiden deutschen großen Schiffahrtsgesellschaften, Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika Linie, nach der Zahl der im Jahre 1912 im überseeischen Verkehr beförderten Reisenden wieder bei weitem an der Spitze.

Es wurden 1912 befördert:

von	Fahrgäste			
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
dem Norddeutschen Lloyd....	18 223	31 697	118 803	168 723
der Hamburg-Amerika Linie ..	12 213	26 820	98 403	137 436
- Cunard Line	15 599	22 534	71 885	110 018
- White-Star Line	13 605	21 157	36 299	71 061
- Red-Star Line	3 737	14 358	52 953	71 048
- Franz. Transatlantique....	4 618	16 445	49 809	70 872
- Holland-Amerika Linie ...	5 573	13 038	33 877	52 488
- Austro-amerikanischen Linie	1 105	4 427	34 507	40 039
- Anchor Line	2 816	12 956	20 707	36 479
- Russischen Linie Libau ...	303	3 648	20 369	24 320
dem Italienischen Lloyd......	825	1 196	19 856	21 877
der Skandinavischen Linie	1 169	4 096	13 064	18 329.

Holzstangen in Canada. Über die Zahl der in Canada im Jahre 1911 beschafften Holzstangen zur Anbringung elektrischer Leitungen hat das canadische Department of the Interior Erhebungen anstellen lassen, die folgendes Ergebnis gehabt haben. Insgesamt wurden 1911 585 703 Stangen gekauft. Beteiligt waren hieran 129 Starkstromgesellschaften, 102 Fernsprechunternehmungen, 28 elektrische Bahnen, 19 Dampfeisenbahnen und 4 Telegraphengesellschaften, zusammen 282 Gesellschaften. Der Durchschnittspreis für eine Stange belief sich auf 1,80 $. Die durchschnittlichen Kosten für die einzelnen Stangenarten stellten sich folgendermaßen: Gewöhnliche Fichte 0,89 $, Fichte (spruce) 1,02 $, Lärche 1,43 $, Zeder 1,61 $, Schirlingstanne 1,68 $, Western-Zeder 2,99 $, Douglas-Föhre 3,79 $, Kastanie 5,25 $, Gelbtanne 9,33 $, Weißtanne 10,70 $, Rottanne 13,16 $. Bei weitem am meisten (etwa 80 v. H.) wurden Stangen aus Zedernholz verwendet; an zweiter Stelle steht die Western-Zeder, an dritter die Lärche. 58 v. H. der Stangen hatten eine Länge von 20 bis 25 Fuß (6,10 bis 7,60 m).

Französisch-niederländischer Fernsprechverkehr. Auf Grund eines am 15. September 1911 in Paris abgeschlossenen Staatsvertrags zwischen der französischen, der belgischen und der niederländischen Regierung ist der Fernsprechverkehr zwischen Frankreich und den Niederlanden im Durchgange durch Belgien eingerichtet worden. Der Vertrag schließt sich im allgemeinen an die Vorschriften der Ausführungs-Übereinkunft zum internationalen Telegraphenvertrage an. Der Verkehr wird vorläufig unter Benutzung der französisch-belgischen und der belgisch-niederländischen Fernsprechleitungen abgewickelt. Als Durchgangsgebühr erhebt die belgische Telegraphenverwaltung 1,50 frcs für die Gesprächseinheit; der Betrag bleibt der gleiche, wenn eine besondere Leitung durch Belgien für den Sprechverkehr zwischen Frankreich und den Niederlanden hergestellt werden sollte. Die niederländische Endgebühr beträgt ebenfalls 1,50 frcs. Frankreich ist für die Gebührenberechnung in zwei Zonen mit Endgebühren von 2 und von 4 frcs eingeteilt. Demnach kostet z. B. ein Dreiminutengespräch von einem Orte in den Niederlanden nach Paris 5 frcs und nach Bordeaux 7 frcs. Dringende Privatgespräche sind nicht zulässig; dagegen werden Staatsgespräche mit Vorrang abgewickelt, sie sind in der Dauer nicht beschränkt.

Englisch-niederländisches Fernsprechkabel. Der zweiten Kammer der Niederländischen Generalstaaten ist ein Gesetzentwurf über die Auslegung eines Fernsprechseekabels zwischen England und den Niederlanden zugegangen. Das Kabel soll ebenso wie das 1911 zwischen England und Belgien und wie das 1910 zwischen England und Frankreich ausgelegte Fernsprechkabel mit Pupinspulen ausgerüstet werden. An der englischen Küste ist Orford Ness in Suffolk, auf holländischer Seite Westkapelle auf der Insel Walcheren als Landungspunkt in Aussicht genommen. Die Gesamtlänge des Kabels wird rund 165 km betragen. Die Kosten sind auf 62 000 £ = rund 1 250 000 ℳ veranschlagt; sie werden von der englischen und von der niederländischen Telegraphenverwaltung je zur Hälfte getragen werden. Die Auslegung des Kabels soll im September stattfinden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 16. BERLIN, AUGUST. **1913.**

Die Verkehrsverhältnisse der Länder des nördlichen Ostseebeckens.

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Die nördlichen Ostseeländer sind ein altes Kulturgebiet. Schon zu Anfang des 13. Jahrhunderts haben sie unter der Herrschaft der Hansa eine Blütezeit erlebt wie kaum ein anderer Teil Nordeuropas. Mit dem Verfall der Hansa sank die wirtschaftliche Lage des Ostseegebiets auf einen tiefen Stand herab, und erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bahnte sich ein neuer Aufschwung in Handel und Verkehr an. Heute spielt das Wirtschaftsgebiet der Ostsee abermals eine wichtige Rolle.

Die Ostsee hat eine größte Länge von 1550 km, zwischen Deutschland und Schweden eine Breite von 75 bis 200 km und eine Wasseroberfläche von rund 430000 qkm; ihre mittlere Tiefe beträgt 67 m. Etwa der 55. Breitengrad, der in der Nähe der Städte Memel und Trälleborg und der jütisch-schleswigschen Grenze verläuft, scheidet die Ostsee in ein kleines südliches, deutsches und in ein großes nördliches, nichtdeutsches Becken. Das nördliche Becken, dessen Verkehrsverhältnisse uns nachstehend beschäftigen sollen, kann man nur erschöpfend behandeln, wenn man das Kattegatt und die finnische Seenplatte in den Kreis der Erörterungen einschließt. Das Kattegatt müssen wir mitbetrachten, weil es das Bindeglied zwischen Nord- und Ostsee ist und als Regler der Strömungs- und Wasserverhältnisse zwischen beiden Meeren dient, die finnische Seenplatte, weil sie durch große Flüsse mit dem nördlichen Ostseebecken verbunden ist und mit diesem ein gemeinsames Wirtschafts- und Verkehrsgebiet bildet.

Die wichtigsten Häfen des nördlichen Ostseebeckens sind: am Kattegatt Frederikshavn, Göteborg, Halmstadt; am Sund Helsingör, Kopenhagen, Helsingborg, Malmö, Trälleborg; an der südschwedischen Ostküste Karlskrona, Kalmar, Norrköping, Stockholm; im Bottnischen Meerbusen Gefle, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Luleå, Haparanda-Salmis, Uleåborg, Nikolaistad, Nystad, Åbo; im Finnischen Meerbusen Hangö, Helsingfors, Wiborg, St. Petersburg mit Kronstadt, Reval, Baltischport; im südlichen Teile Riga, Libau. Die Häfen sind natürlich, wenn sie auch als Stützpunkte der Seeschiffahrt und des Handels alle eine gewisse Bedeutung haben, nicht von gleicher Wichtigkeit. Brennpunkte des Verkehrs sind nur Göteborg, Kopenhagen, Stockholm, Helsingfors, St. Petersburg und Riga. Alle sind aber mit nur wenigen Ausnahmen gute Naturhäfen, die leicht für die Schiffahrt eingerichtet werden konnten, und deren Unterhaltung keine großen Schwierigkeiten macht. Dabei haben sie durchweg bedeutende Wassertiefen, sichere Ankergründe, gute Hafenausstattung und tüchtige, entgegenkommende Hafenbehörden, denen die Hebung des Verkehrs am Herzen liegt. Sie sind auch für Schiffe mit großem Tiefgange fahrbar und werden infolge der gebotenen Bequemlichkeiten von den Schiffern gern angelaufen.

Der Verkehr der an die nördliche Ostsee grenzenden Gebiete ist sowohl zu Lande als auch zu Wasser außerordentlich lebhaft und nimmt ständig zu, da einzelne Küstenländer, wie z. B. Finnland und Nordschweden, erst am Anfang ihrer wirtschaftlichen Entwicklung stehen. Als Verkehrswege bieten sich Landstraßen, Eisenbahnen und Schiffslinien dar.

Gute Landstraßen sind an den Ostseeküsten von altersher vorhanden und sie werden auch jetzt noch, in der Hauptsache allerdings nur für den Kleinverkehr, lebhaft benutzt. Sie haben gegen früher mancherlei Verbesserungen erfahren und sind heute meist zu vortrefflichen Kunststraßen ausgebildet, auf denen die Beförderungsmittel verhältnismäßig leicht und schnell vorwärtskommen. Solche Uferstraßen finden wir am Kattegatt in Jütland und auf den dänischen Inseln sowie an der West-, Südost- und südbottnischen Küste von Südschweden. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß sich die schwedischen Straßen in ganz besonders guter Verfassung befinden. An der nordbottnischen Küste Schwedens können Straßen von größerer Ausdehnung nicht angelegt werden, weil das Ufer zu felsig und zu zerklüftet ist und an zahlreichen Stellen durch ungewöhnlich breite Flußmündungen durchbrochen wird. In Finnland läuft die Küstenstraße an den Gestaden sowohl des Bottnischen als auch des Finnischen Meerbusens entlang und setzt selbst da nicht aus, wo — wie in den Gegenden von Åbo, Hangö, Helsingfors und an anderen Stellen — der Fels die Straße zu sperren versucht. Hier ist man den Gesteinsmassen nicht ausgewichen, sondern man hat die Straße, um Umwege und übermäßige Steigungen zu vermeiden, durch Tunnel geführt. Auch die finnische Seenplatte hat treffliche Straßen[1]), die Tausende von Kilometern lang und mit geradezu wunderbarem Geschicke den Verkehrsbedürfnissen des Landes angepaßt sind. Die russischen Ostseeprovinzen sind alte Kulturländer und besitzen als solche von jeher ein ganz vorzügliches Straßennetz, das so angelegt ist, daß von der an der Küste entlang laufenden Hauptstraße nach Bedarf Seitenstraßen zur Herstellung von Verbindungen mit den Schlagadern des Binnenlandverkehrs, z. B. mit der Linie von Warschau über Wilna nach St. Petersburg, abzweigen. Die Uferstraße hat sich auch im Zeitalter der Eisenbahnen erhalten und nach zeit-

[1]) Vgl. auch Archiv 1912, S. 569ff., Finnlands Postfuhrwesen für den Reiseverkehr.

weiliger Vernachlässigung später nicht nur wieder Verbesserungen und einen weiteren Ausbau erfahren, sondern auch von neuem erhöhte Verkehrsbedeutung erlangt. Gemeinsam ist den skandinavischen Straßenanlagen der in bezug auf die Standsicherheit musterhafte Brückenbau bei ihrer Überführung über die sie kreuzenden Gewässer. Die neueren Brücken Schwedens sind geradezu als Meisterwerke der Brückenbaukunst zu bezeichnen. Auch die Orts- und Entfernungsbestimmung an den Straßen ist durchweg gut. Der Gesamtverkehr der skandinavischen Uferstraßen ist heute erwiesenermaßen größer als in der Zeit vor Entstehung der Eisenbahnen. Man trifft jede Art von Beförderungsmitteln vom ursprünglichsten bis zum neuzeitlichen Kraftwagen. Selbstverständlich ist die Benutzung der Uferstraßen in den einzelnen Küstenländern ungleich, auch sind die Fuhrwerke nach ihrer Art sehr voneinander verschieden. Gemeinsam ist allen diesen Straßen, daß sie von der Post rege benutzt werden, die teils Gespanne, teils — wenn auch nur in beschränktem Maße — schon Kraftwagen verwendet und sowohl Briefsendungen als auch Pakete und Personen befördert. In Südschweden ist der Postverkehr auf den Landstraßen infolge des vorzüglichen Ausbaues des Eisenbahnnetzes weniger groß, obgleich er auch dort nicht ganz unbedeutend ist; stärker ist er in Dänemark und am stärksten in Finnland und in den russischen Ostseeprovinzen. Die äußere Form, in der die fahrende Post in den nördlichen Ostseeländern auftritt, ist je nach dem Lande und nach der besonderen Zweckbestimmung des Postkurses verschieden. Bald hat man es mit einem Staatsbetriebe mit vorzüglichem Wagen- und Pferdebestande zu tun, wie meist in Südschweden und in Dänemark, bald mit staatlich unterstützten Unternehmungen Privater, die oft Fuhrwerke von recht mangelhafter Beschaffenheit und noch schlechtere Zugkräfte verwenden, wie in einzelnen Teilen der russischen Ostseeprovinzen und Finnlands. Überall ist aber der gute Wille vorhanden, mit den gegebenen Mitteln das Beste zu leisten und das Publikum nach Möglichkeit zufriedenzustellen.

Das Eisenbahnnetz ist in den Küstenländern der nördlichen Ostsee verschieden stark entwickelt. Am engmaschigsten ist es in Südschweden. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß das ganze Meeresbecken von Gürtelbahnen umschlossen ist, die sich in größerer oder geringerer Entfernung von der Küste hinziehen. Im Kattegattgebiete verläuft die Uferbahn an der jütischen Küste in nordsüdlicher Richtung, während sie die Inseln Fünen und Seeland im allgemeinen von Westen nach Osten kreuzt. Die Ostküste des Kattegatt ist mit einer der Hauptbahnen Südschwedens besetzt, die, von Kristiania kommend, über Gotenburg und Malmö nach Trälleborg führt. Von Gotenburg geht außerdem eine Schnellzuglinie durch das schwedische Seengebiet nach Stockholm und stellt eine gute Verbindung zwischen Nord- und Ostsee her. An der Westküste des südlichen Ostseeteils und des Bottnischen Meerbusens zieht sich, Schweden von Süden nach Norden durchschneidend, die große, etwa 1800 km lange Eisenbahnlinie von Trälleborg bis Boden hin. Sie entfernt sich zwar streckenweise ein gutes Stück von der See und nimmt hier mehr den Charakter einer Mittellandbahn an. Immer aber behält sie durch Aussendung von Zweigbahnen Fühlung mit dem Meere und vermittelt den gesamten seewärts kommenden und den dorthin gerichteten Verkehr. Die Richtungslinie der Bahn ist in Südschweden durch wirtschaftliche Verhältnisse, in Nordschweden durch die Bodenbeschaffenheit bestimmt worden. Die zahlreichen breiten und tief in das Land einschneidenden Flußmündungen Nordschwedens hätten bei einer unmittelbar an der Küste entlang führenden Bahn viele schwierige und unverhältnismäßig kostspielige Brückenbauten notwendig gemacht. Deshalb hat man die Haupt-

linie weiter landeinwärts verlegt und die bedeutenderen Küstenorte durch Zweigbahnen angeschlossen. Die Hauptlinie verläuft von Trälleborg über Malmö, Nässjö, Norrköping, Stockholm, Upsala, Krylbo, Bräcke nach Boden. Sie ist für den Schnellzugverkehr ausgebaut und wird bis Stockholm täglich von mehreren großen Zügen, von Stockholm bis Boden vom Lappland-Expreß befahren, der bis Boden täglich und von da weiter dreimal in der Woche verkehrt. An drei verschiedenen Stellen zweigen von der Nordsüdlinie nach Westen gehende, in Norwegen endende Hauptbahnen ab: 1. von Stockholm über Hallsberg, Karlstadt, nach Kristiania (für das Skagerrak und die Nordsee) und von da weiter über Myrdal, Voß nach Bergen (für den Atlantischen Ozean); 2. von Bräcke über Storlien nach Drontheim am Atlantischen Ozean; 3. von Boden über Gellivare, Kiruna nach Narvik am Atlantischen Ozean. Alle drei Linien vermitteln einen starken Verkehr zwischen Ost und West. Verfolgen wir die Ostseeuferbahn weiter, so haben wir zunächst das Stück von Boden nach Haparanda und nach der finnischen Grenze zu betrachten, das indes noch nicht völlig ausgebaut, sondern erst bis Lappträsk (125 km von Boden entfernt) vollendet ist. Die 55 km lange Strecke von Lappträsk bis Haparanda ist erst im Entstehen; die Fahrt muß zurzeit noch mit Wagen auf Landwegen zurückgelegt werden. Man benutzt daher jetzt, um nach Haparanda zu kommen, besser den Dampfer von Luleå. In Torneå, der nur durch den Torneelf von Haparanda getrennten und durch eine lange Brücke mit ihm verbundenen finnischen Grenzstadt, beginnt die finnische Staatsbahn, die zunächst die Ostküste des Bottnischen Meerbusens begleitet und außer Torneå die Orte Uleåborg, Gamla-Karleby, Nikolaistadt, Björneborg, Åbo berührt, sich dann dem Finnischen Meerbusen zuwendet und von Hangö über Helsingfors, Kouvola, Wiborg nach St. Petersburg verläuft. Die Küstenbahn des Finnischen Meerbusens entsendet mehrere Zweigbahnen nach Norden zum Anschluß der finnischen Seenplatte an das Eisenbahnnetz, so die Bahn von Kouvola über Kuopio nach Kajani und von Wiborg über Sortavala am Ladogasee nach Nurmes. In St. Petersburg beginnen die Hauptlinien über Wologda nach Tscheljabinsk sowie nach Moskau, nach Wilna und darüber hinaus. Das Küstenbahnnetz der russischen Ostseeprovinzen ist zwar in sich geschlossen, lehnt sich aber im Osten an die Hauptstrecke St. Petersburg–Wilna an und berührt folgende Hauptpunkte: Narwa, Reval, Pernau, Riga, Windau, Libau. Die Küstenbeschaffenheit und die Rücksicht auf den Anschluß größerer Industriemittelpunkte zwingen die Bahn hier zeitweilig, das Meeresufer zu verlassen und in das Binnenland einzudringen. Immer aber zeigt sich das Bestreben, möglicht schnell wieder an die See heranzukommen. Alle Eisenbahnlinien sind für den Postdienst im weitesten Umfange nutzbar gemacht worden, sei es, daß Bahnposten auf ihnen verkehren, sei es, daß Briefbeutel, Paketposten usw. durch das Eisenbahnpersonal befördert oder als Frachtgut auf ihnen versandt werden. Der Bahnpostverkehr bildet die Regel; die anderen Beförderungsarten kommen nur auf den kleinen Nebenstrecken vor. Häufig werden mehrere Eisenbahn- und Schiffslinien zu einem Beförderungsbezirke zusammengeschlossen, dem die Sendungen an einem seiner Hauptorte zur Weiterverteilung zugeführt werden.

Die Schiffahrt des nördlichen Ostseebeckens ist sehr lebhaft, kann aber nur während der Sommermonate in vollem Umfange ausgeübt werden, da jene Gewässer in bezug auf die Eisverhältnisse wesentlich ungünstiger gestellt sind als die in gleichen Breitengraden liegenden Meeresteile Nordeuropas, die vom Golfstrome getroffen werden. Das Bottnische Wiek, d. i. der nördlichste Teil des Bottnischen Meerbusens, sowie die Gewässer um die Ålandsinseln

herum frieren nahezu in jedem Winter völlig zu, so daß im Februar und März der Verkehr zwischen Schweden und Finnland auf dem Eise stattfindet. Die Eisfläche ist um diese Zeit außerordentlich belebt, zumal sie nicht nur die Fahrstraße für den Reise-, Post- und Frachtverkehr bildet, sondern auch zur Ausübung jeglichen Eissports in großem Maßstabe benutzt wird. Für den Beförderungsdienst werden außer Gespannen zu zwei, drei[1]) und vier Pferden in erster Linie Segel- und neuerdings auch Motorschlitten verwendet, die an Schnelligkeit den im Sommer verkehrenden Dampfern fast gleichkommen. Die Sportleute veranstalten u. a. häufig Wett- und Vergnügungsfahrten mit ihren mächtigen, gut ausgestatteten Luxus-Eisjachten, die eine große Laufgeschwindigkeit entwickeln, oft tagelang auf der Eisfläche kreuzen, ohne an Land zu gehen, und nicht selten die den Beförderungsdienst besorgenden Fahrzeuge gefährden.

Noch mehr als die offene See haben die Häfen unter der Eisblockade zu leiden. Im Bottnischen Meerbusen sind sie während des ganzen Winters, im Finnischen Meerbusen allerdings nur zeitweilig zugefroren und unbenutzbar. Bei Hangö dauert die Eissperre auf dem offenen Meere 56, auf der inneren Reede 86 Tage im Jahre; der Hafen von Helsingfors ist 139 Tage, die Reede von Kronstadt 163 Tage durch Eis geschlossen. Besonders begünstigt sind hinsichtlich der Eisverhältnisse die Häfen von Baltischport und Libau; der erste ist durchschnittlich nur an 33 Tagen im Jahre, der andere für Dampfer nie, für Segelschiffe nur an wenigen Tagen durch Eis gesperrt. Bei heftigen Stürmen findet in den Gewässern des nördlichen Ostseebeckens nicht selten eine Zertrümmerung der Eisdecke und Schollenbildung statt. Die durch die Strömungen teilweise zu Eisbergen zusammengeschobenen Schollen werden mit den vom Meeresgrunde aufsteigenden Grundeismassen seewärts getrieben und durch den Frost verbunden. Hierdurch kommt öfter auf dem freien Meere über bedeutenden Tiefen eine starke, von Schiffen nicht zu durchbrechende Eisdecke zustande. In strengen Wintern häufen sich die Treibeismassen selbst in der breiten Straße zwischen Öland und Gotland sowie in den Südenden der Belte dermaßen, daß sie die Schiffahrt in diesen sonst auch während des Winters fahrbaren Gewässern unmöglich machen.

In den Sommermonaten wird der Schiffsverkehr zeitweilig durch ungünstige Winde gestört. Oft wehen kräftige Brisen, die zu gefährlichen — namentlich Nordost- — Stürmen anschwellen, wochenlang aus einer Richtung und haben die Sturmfluten zur Folge, von denen besonders der südliche Teil des nördlichen Ostseebeckens von Zeit zu Zeit heimgesucht wird.

Ein großer Teil der Schiffahrt der nördlichen Ostsee beschränkt sich auf die sogenannte »kleine Fahrt«, d. h. auf die Küstenfahrt innerhalb der Landeshoheit. Dieser Verkehr hat einen bedeutenden Umfang und wickelt sich in Gewässern ab, die hinsichtlich der Ausbildung und der Kenntnisse an die Schiffer kaum geringere Anforderungen stellen als anderwärts die große Fahrt. Das Fahrwasser ist infolge der ungemein starken Schärenbildung und der reichen Küstengliederung sowie wegen des häufig wechselnden Wasserstandes und der damit unvermutet auftretenden Untiefen beinahe überall schwierig und gefährlich. Man läßt den Seeleuten deswegen nicht nur in trefflichen Fachschulen eine gute und gründliche Unterweisung zuteil werden, sondern gibt ihnen zur Vermeidung von Unglücksfällen auch alle nur erdenklichen Hilfsmittel an die Hand. Man stellt ihnen tüchtige Lotsen so-

[1]) Die russische Troika mit dem charakteristischen hohen Bügel über dem vorderen Ende der Gabeldeichsel, in der das mittlere Pferd läuft.

wie vorzügliche Seekarten zur Verfügung und erleichtert ihnen die Umschiffung gefährlicher Stellen durch eine ausgiebige Ausrüstung der Küsten, Inseln, Klippen und Untiefen mit Seezeichen. Als solche kommen zunächst die verschiedenen Arten von Leuchttürmen in Betracht, von denen im Finnischen Meerbusen allein 22 (12 an den Küsten, 10 auf Felseninseln mitten im Meere) stehen; auch zahlreiche kleinere Leuchtfeuer sind vorhanden. Eine andere Art der Seezeichen, die hauptsächlich in den Schärengebieten des nördlichen Bottnischen Meerbusens und bei Åbo, Hangö, Helsingfors sowie im finnischen Seengebiete viel zur Verwendung kommen, sind hohe, spitze, blendend weiß getünchte Steinhaufen, die auf Landvorsprüngen usw. errichtet sind. Häufig tragen diese Steinhaufen auf ihrer Spitze noch Flaggen oder andere sich bewegende Zeichen. Ferner finden wir hohe, weithin sichtbare farbige Fanale, alle Arten grellfarbig angestrichener Bojen u. a. m. Unter den Bojen sind vor allem die in den finnischen Gewässern an besonders gefährdeten Stellen verankerten tönenden Bojen zu erwähnen, deren Glocken durch ein Uhrwerk andauernd geläutet werden und die infolgedessen nicht nur für das Auge, sondern auch für das Ohr wahrnehmbar sind. Außer diesen künstlichen Seezeichen bietet die nördliche Ostsee den Schiffern auch natürliche. Sie sendet nämlich an verschiedenen Stellen vom Meeresboden aus sogenannte Bänke bis dicht unter die Wasseroberfläche empor und zeigt dem Schiffer die Untiefen durch eine besondere, leicht wahrnehmbare Färbung des über den seichten Stellen lagernden Wassers. Die Bänke sind in den Seekarten aufs genaueste verzeichnet und bilden ein sehr wertvolles Hilfsmittel für die Ortsbestimmung eines Schiffes.

Die Küstenschiffahrt ist besonders stark entwickelt in den dänischen und den schwedischen Gewässern, wo es zahlreiche Reedereien gibt, die mit einer großen Flotte von kleinen, aber seetüchtigen Fahrzeugen den ausgedehnten Küstenhandel und Küstenverkehr besorgen. Alle diese Schiffe fahren mit einer verhältnismäßig großen Geschwindigkeit und haben eine beispiellose Beweglichkeit, die letzten Endes auf die besondere Tüchtigkeit und gute Ausbildung der Besatzung zurückzuführen ist. Für den sonstigen Verkehr in der nördlichen Ostsee kommen Segelschiffe, Dampfer und sogenannte Schären- und Stromfahrzeuge in Betracht. Die Segelschiffe sind fast ausschließlich in freier Fahrt beschäftigt, d. h. sie sind, im Gegensatze zu den Dampfern, nicht an bestimmte Linien gebunden und nehmen, wo immer sich Gelegenheit dazu bietet, vor allem solche Massengüter auf, bei denen es auf eine schnelle Beförderung nicht ankommt. Die Linienfahrt ist Sache der Dampfer, die häufig recht vornehm eingerichtet sind und mit verhältnismäßig großer Geschwindigkeit fahren. Die Art der Schärenfahrzeuge schwankt zwischen Motorbooten und größeren Dampfern, die je nach den Gewässern, in denen sie verwendet werden sollen, verschieden gebaut sind. Bald haben sie ganz flachen Boden und geringen Tiefgang, bald sind sie sehr schmal und lang, bald kurz und breit usw. Im finnischen Seengebiete wird noch eine besondere Art verhältnismäßig langer, schmaler und tiefer, dabei aber seetüchtiger Ruderboote (die sogenannten Teerboote) benutzt, deren Bauweise durch ihre Verwendung beim Durchfahren von Stromschnellen bedingt ist. Ursprünglich wurden nur Teertonnen aus dem Inneren Finnlands nach der See auf ihnen befördert. Neuerdings ist eine Reihe solcher Boote für den Personen- und Postverkehr nutzbar gemacht und zu diesem Zwecke mit sechs Ruderern neben dem Steuermann bemannt sowie mit Segelvorrichtung ausgestattet worden. Seewärts werden die Personen- und Postteerboote in ruhigem Wasser durch Ruder und Segel, im übrigen aber ohne sie durch die natürliche Kraft der mächtigen, reißenden Ströme mit großer Geschwindigkeit fortbewegt und

durch die Stromschnellen getrieben. Die Rückkehr der Boote erfolgt zum Teil im Schlepptau von Dampfern, zum größeren Teile mit eigener Kraft; an den Schnellen müssen sie aus dem Wasser gehoben und über Land befördert werden. Stromschnellenfahrten sind nicht ungefährlich und erfordern eine durchaus zuverlässige Bootsmannschaft, die außerdem große Geistesgegenwart und schnelle Entschlußkraft besitzen muß. Die Teerboote werden vorzugsweise und mit Erfolg da benutzt, wo es an geeigneten Landverkehrswegen und Beförderungsmitteln mangelt und andere Wasserfahrzeuge für den durchgehenden Verkehr wegen der Schnellen nicht verwendet werden können, wie z. B. zwischen Uleåborg, Muhos und Waala am Ulefluß im Norden Finnlands.

Das Netz der Dampferlinien, die das nördliche Ostseebecken kreuzen, ist außerordentlich dicht und weit verzweigt. Fast die sämtlichen Hauptbhäfen des Beckens sind durch zahlreiche gute Dampferlinien untereinander sowie mit den deutschen Häfen Lübeck und Stettin verbunden. Außerdem verkehren Dampfer zwischen Petersburg und Stockholm, zwischen Stockholm und Åbo, zwischen Kopenhagen und Norwegen, Island, Westindien und zwischen Riga und Hamburg, Bremen, Cöln, Rotterdam, Antwerpen, Rouen, Leith, Dundee, Odessa. Besonders hervorgehoben zu werden verdienen die mächtigen Dampffähren zwischen Warnemünde und Gjedser, zwischen Saßnitz und Trälleborg und zwischen Kopenhagen und Malmö. Alle drei befördern die großen durchgehenden Eisenbahnzüge einschließlich der Bahnpostwagen von einem Lande zum anderen. Sie vermitteln den größten Teil des internationalen Postverkehrs nach und aus Skandinavien. Im übrigen werden auch fast alle das nördliche Ostseebecken befahrenden Dampfer und ein Teil der obengenannten Schären- und Stromfahrzeuge für Postzwecke benutzt. Die Schiffe haben sämtlich mehr oder minder vollkommene Posteinrichtungen an Bord. Die großen internationalen Beförderungsmittel, wie z. B. die mit einem ausgesuchten Geschmack glänzend ausgestatteten Fährschiffe der Linie Saßnitz–Trälleborg oder die prachtvollen Dampfer der Linien Stockholm–Åbo und Stockholm–Hangö sind mit vollständigen Postämtern ausgerüstet. Auf anderen Schiffen wird der Postdienst durch das stets gut unterrichtete Schiffspersonal wahrgenommen. Eine weitere Gattung von Schiffen hat nur besondere verschließbare Gelasse für die Post und bei den kleinsten endlich muß der Schiffsführer die Postgüter in seiner Kabine unterbringen. Die außerordentlich ausgedehnte Benutzung der Schiffe für den Postverkehr ist darauf zurückzuführen, daß viele kleinere Orte z. B. in den Schären, im finnischen Seengebiet oder an der schwedischen Ostküste überhaupt nur auf dem Wasserwege zu erreichen sind. Wie groß das Interesse der Bevölkerung solcher Gegenden für die Schiffahrt und den durch sie vermittelten Verkehr ist, geht schon daraus hervor, daß mitten in der Nacht ankommende Dampfer an den Landungsplätzen meist von großen Menschenmengen empfangen werden.

Selbstverständlich hat man die einzelnen durch das nördliche Ostseebecken getrennten Teile Skandinaviens auch für den Schnellverkehr durch Telegraphenkabel miteinander verbunden. So gehen mehrere Kabel von Seeland nach Schweden, eins von Stockholm über die Ålandsinseln nach Finnland, eins von Libau über Bornholm nach Möen (Dänemark) u. a. m.

Die Entwicklung des Fernsprechwesens in Großbritannien im Verhältnis zur Bevölkerung.[1])

Am 31. Dezember 1911 waren in Großbritannien 18 Orte mit mehr als 5000 Sprechstellen vorhanden. Die folgende Zusammenstellung enthält nähere Angaben über die Zahl der Einwohner in den Anschlußbereichen, über die Zahl der Sprechstellen und über die Dichtigkeit der Netze in diesen Orten.

Ort	Zahl der Einwohner	Zahl der Sprechstellen	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner
Hull	314 500	12 082	26,0
Glasgow	1 170 000	40 609	28,0
Brighton	218 700	6 792	32,2
London	7 160 000	211 341	33,8
Cardiff	276 200	7 077	39,0
Edinburg	507 300	12 750	39,8
Liverpool	1 141 000	27 995	40,7
Portsmouth	311 000	7 540	41,0
Bradford	468 600	10 089	46,0
Manchester	1 233 000	25 897	47,0
Bristol	433 500	7 330	59,0
Leeds	578 000	9 804	59,0
Nottingham	460 000	7 652	60,0
Belfast	470 000	7 286	64,0
Newcastle on Tyne	640 000	9 996	64,0
Dublin	450 000	6 951	65,0
Sheffield	700 000	9 755	71,7
Birmingham	1 125 000	15 713	72,0.

In den Angaben über die Bevölkerungsgröße sind die Bewohner der zum Anschlußbereiche der Vermittelungstellen gehörigen Umgebung der Städte eingeschlossen. Würde nur die Bevölkerung der Hauptorte der Berechnung zugrunde gelegt, so würde sich ein günstigeres, aber nicht zutreffendes Bild ergeben; z. B. hat Manchester selbst nur 714 000 Einwohner, während sich die Bevölkerung von Manchester mit der näheren Umgebung auf 1 200 000 beläuft.

Aus der Zusammenstellung geht hervor, daß das Fernsprechwesen die beste Entwicklung in den großen Handels- und Industrieplätzen, wie Liverpool, Manchester und Bradford aufweist und außerdem dort, wo mehrere Fernsprechunternehmungen in Wettbewerb miteinander gestanden haben, wie in Hull und Brighton, wo Gemeinde-Fernsprechnetze, und in London, wo ein staatliches Fernsprechnetz neben Vermittelungstellen der National Telephone Company betrieben wurden. Allerdings muß hierbei in Betracht gezogen werden, daß zahlreiche Teilnehmer aus geschäftlichen usw. Rücksichten Anschlüsse bei beiden Unternehmungen besitzen, obgleich unter anderen Verhältnissen ein Anschluß für ihr Bedürfnis ausreichen würde. Ferner sind auch in Vergnügungs- und Ausflugsorten mit einigermaßen dichter Bevölkerung die Fernsprechnetze gut entwickelt, wie z. B. in Eastburne, wo auf 37, und in Harrogate, wo auf 39 Einwohner ein Fernsprechanschluß kommt.

[1]) Nach dem »Post Office Electrical Engineers' Journal«.

Die Verbreitung des Fernsprechers im Jahre 1911 im Vergleich zum Jahre 1901 — getrennt nach den Landesteilen — ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

Landesteil	1901			1911		
	Einwohnerzahl	Zahl der Sprechstellen am Ende des Jahres 1901	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner	Einwohnerzahl	Zahl der Sprechstellen am Ende des Jahres 1911	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner
England und Wales	32 527 800	159 936	203	36 075 200	551 633	65
Schottland	4 472 100	27 713	161	4 759 400	82 721	58
Irland	4 458 800	7 204	619	4 381 900	13 619	322
Inseln in britischen Gewässern.	150 300	1 299	116	148 900	3 963	38
Insgesamt .. .	41 609 000	196 152	212	45 365 400	651 936	70.

Die Zunahme der Zahl der Fernsprechstellen von 196 000 auf nahezu 652 000 zeigt einen beträchtlichen Fortschritt, ebenso wie das Verhältnis der Einwohnerzahl zur Zahl der Sprechstellen eine erfreuliche Abnahme aufweist. Unter den drei vereinigten Königreichen entfallen in Schottland in beiden Vergleichsjahren auf den Kopf der Bevölkerung die meisten Fernsprechstellen. Von den in Großbritannien am Schlusse des Jahres 1911 vorhandenen 651 936 Stellen gehörten 525 440 der National Telephone Company, 118 995 der staatlichen Telegraphenverwaltung und 7501 den Gemeinden Hull, Portsmouth und Guernsey. In den wichtigsten Städten hat sich das Fernsprechwesen seit 1901 folgendermaßen entwickelt:

Stadt	1901			1911		
	Einwohnerzahl	Zahl der Sprechstellen am Ende des Jahres 1901	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner	Einwohnerzahl	Zahl der Sprechstellen am Ende des Jahres 1911	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner
London	6 540 000	39 516	167	7 160 000	211 341	33
Glasgow	1 032 000	12 129	85	1 170 000	40 609	28
Liverpool	1 020 000	14 020	73	1 141 000	27 995	40
Manchester	1 120 000	10 372	108	1 233 000	25 897	47
Birmingham	920 000	6 179	149	1 125 000	15 713	72.

Die Zahl der Fernsprechanschlüsse hat sich seit 1901 in London mehr als verfünffacht, in Glasgow mehr als verdreifacht, in Liverpool verdoppelt, und in Birmingham und Manchester war die Zahl der Sprechstellen Ende 1911 nahezu $2^1/_2$ mal so groß wie 1901. Bemerkenswert ist die verhältnismäßig große Dichte des Liverpooler Fernsprechnetzes im Jahre 1901, besonders wenn man berücksichtigt, daß dort die National Telephone Company ohne Wettbewerb arbeitete. Der gute Stand der Fernsprechverhältnisse in London im Jahre 1911 gegenüber 1901 dürfte auf die Errichtung von staatlichen Vermittelungsanstalten zurückzuführen sein, an die Ende 1911 mehr als ein Drittel aller Londoner Sprechstellen angeschlossen waren. Glasgow behauptete 1911 dank dem Wettbewerbe zwischen den Fernsprecheinrichtungen der Gemeindeverwaltung und denen der National Telephone Company den ersten Platz mit 28 Einwohnern auf eine Sprechstelle, während Liverpool auf die dritte Stelle zurückgegangen ist.

Die nachstehende Übersicht zeigt die Verbreitung des Fernsprechers Ende 1911 in den wichtigsten dicht bevölkerten Gebieten Großbritanniens.

Name des Gebiets	Grenzen des Gebiets	Zahl der Fernsprechstellen	Zahl der Einwohner	Eine Sprechstelle kam auf ... Einwohner
London (für sich)	Anschlußbereich der Londoner Vermittelungsanstalten	211 341	7 160 000	33,8
Essex, Herts, London, Middlesex, Surrey, Kent und Sussex	Grenzen der Grafschaften	243 850	9 866 000	40
Lancashire und Cheshire	Grenzen der Grafschaften	86 640	5 723 000	66
Yorkshire	Grenzen der Grafschaften	56 546	3 980 000	70
Industriegebiet (Black Country)	Anschlußbereiche der Vermittelungsanstalten Birmingham, Dudley, Wolverhampton und Walsall	19 757	1 737 000	88
Süd Wales (einschl. Monmouth)	Grenzen der Grafschaften Glamorgan, Carmarthen, Pembroke, Brecknock und Monmouth	19 722	1 826 000	93
Northumberland und Durham	Grenzen der Grafschaften	19 000	2 067 000	109.

Die geringen Verhältniszahlen von Northumberland und Durham rühren zweifellos von dem starken Anteil der Arbeiterbevölkerung an der gesamten Einwohnerzahl her; dasselbe trifft auch bis zu einem gewissen Grade auf Süd Wales und das Industriegebiet von Birmingham zu. Als recht günstig ist der Stand in Yorkshire, Lancashire und Cheshire zu bezeichnen, besonders wenn man die Bodenbeschaffenheit von Nord- und Ost-Riding und die großen Moorstrecken im Nordwesten in Betracht zieht, wo naturgemäß die Bevölkerung nur sehr dünn ist.

Der Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company 1912.

Die American Telephone and Telegraph Company, die größte Fernsprechgesellschaft in den Vereinigten Staaten von Amerika, veröffentlicht, wie in früheren Jahren, in dem kürzlich herausgegebenen Rechenschaftsberichte bemerkenswerte Einzelheiten über den Umfang ihrer Fernsprechanlagen und über das finanzielle Ergebnis des am 31. Dezember 1912 zu Ende gegangenen Geschäftsjahrs. Aus dem eingehenden Berichte seien folgende Angaben, die besondere Beachtung verdienen, hervorgehoben.

Ende des Jahres 1912 wurden von den vereinigten Bellgesellschaften 7 456 074 Fernsprechstellen betrieben (823 449 mehr als im Vorjahre); 2 502 627 Sprechstellen gehörten davon selbständigen Gesellschaften, die mit dem Bellsystem durch Lizenzen und Verträge in Geschäfts- und Verkehrsbeziehungen stehen (sogenannte connecting companies).

An das allgemeine Fernsprechnetz der American Telephone and Telegraph Company waren Ende 1912 rund 70 000 Orte angeschlossen; unter diesen befinden sich zahlreiche Plätze ohne Telegraphenanstalt. Zum Vergleich wird angeführt, daß in der Union 65 000 Postanstalten, 60 000 Eisenbahnstationen und ungefähr 25 000 Telegraphenanstalten vorhanden sind.

Die Länge der Leitungen für den Orts- und für den Fernverkehr belief sich auf 14 610 813 engl. Meilen (gegen 12 932 615 Ende 1911, Zuwachs 1 678 198). 12 400 000 engl. Meilen dienten davon dem Ortsverkehr und etwa 2 200 000 engl. Meilen dem Fernverkehr. In diesen Zahlen ist die Länge der von den connecting companies betriebenen Leitungen nicht einbegriffen. Von der Gesamtlänge von 14 610 813 engl. Meilen sind über die Hälfte, nämlich 7 804 528 engl. Meilen Leitung, in Kabeln geführt, darunter auch 452 374 engl. Meilen Leitung für den Verkehr von Ort zu Ort.

Die Zahl der täglich vermittelten Gespräche (ohne die der connecting companies) betrug im Fernverkehr ungefähr 738 000 (1911 645 000) und im Ortsverkehr 25 572 000 (1911 23 484 000), insgesamt wurden also täglich durchschnittlich 26 310 000 oder im Jahre etwa 8 472 000 000 Verbindungen ausgeführt.

Vergleicht man die Zahl der Gespräche mit der Zahl der Telegramme und Briefsendungen, so ergibt sich für das Jahr 1911, daß die Gespräche in den Vereinigten Staaten fast 60 v. H., in Europa dagegen nur 26 v. H. des gesamten Nachrichtenverkehrs ausmachen. Die einzelnen Zahlen sind folgende:

Zusammenstellung 1.

Art der Nachricht	Europa		Vereinigte Staaten	
	Zahl 1911	das sind v. H.	Zahl 1911	das sind v. H.
Briefsendungen	16 500 000 000	72,2	9 700 000 000	40,1
Telegramme.......	370 000 000	1,6	108 000 000	0,4
Gespräche	6 000 000 000	26,2	14 400 000 000	59,5
Insgesamt	22 870 000 000	100,0	24 208 000 000	100,0.

Beachtenswert sind die Zusammenstellungen 2 und 3 über den Geschäftsumfang der zum Bellsystem vereinigten Unternehmungen (Bellgesellschaften, American Telephone and Telegraph Company und die mit ihr geschäftlich verbundenen Kapital- [holding-] und Betriebsgesellschaften [operating companies]. ohne Einschluß jedoch der unabhängigen connecting companies, der Western Electric Company und der Western Union Telegraph Company; die in diesen Unternehmungen angelegten Kapitalien und die Erträge daraus sind in den Zahlen der Aktiva und der Rente enthalten). Kapitalbeträge usw., die infolge des gegenseitigen Besitzes von Geschäftsanteilen der Gesellschaften untereinander in den Abschlüssen verschiedener Gesellschaften erscheinen, sind dabei nur einmal gerechnet, so daß die Zahlen den Geschäftsumfang des Systems als Ganzes in seiner Beziehung zum Publikum angeben.

Zusammenstellung 2.

Gegenstand	1912 $	1911 $	Zu- oder Abnahme $
Roheinnahme	199 172 154	179 477 998	+ 19 694 156
Ausgaben:			
a) Betrieb	65 246 677	60 085 425	+ 5 161 252
b) Instandhaltung	31 762 636	30 184 522	+ 1 578 114
c) Abschreibung	34 942 802	28 655 832	+ 6 286 970
d) Steuern	10 333 349	8 965 922	+ 1 367 427
Ausgaben insgesamt	142 285 464	127 891 701	+ 14 393 763
Reineinnahme	56 886 690	51 586 297	+ 5 300 393
Davon entfallen auf:			
Zinsen	14 205 365	13 610 860	+ 594 505
Dividenden	29 460 215	25 966 876	+ 3 493 339
Überschuß	13 221 110	12 008 561	+ 1 212 549.

Die Aufstellung ergibt eine Vermehrung der Roheinnahmen um fast 19 700 000 \$ und eine Steigerung der Ausgaben um rund 14 400 000 \$; die Einnahmen sind mithin um 5 300 000 \$ stärker gewachsen als die Ausgaben. Die gesamte Bilanz der vereinigten Unternehmungen ist aus folgender Gegenüberstellung ersichtlich:

Zusammenstellung 3.

Gegenstand	31. 12. 1912 $	31. 12. 1911 $	Zu- oder Abnahme $
Aktiva:			
Verträge und Lizenzen	—	2 943 381	— 2 943 381
Wert der Fernsprechanlagen	742 287 631	666 660 702	+ 75 626 929
Vorräte, Materialien, Werkzeuge	23 601 262	20 749 568	+ 2 851 694
Außenstände	37 700 623	32 916 127	+ 4 784 496
Kassenbestand	35 729 037	41 878 140	— 6 149 103
Aktien und Obligationen	84 942 265	66 777 231	+ 18 165 034
Insgesamt	924 260 818	831 925 149	+ 92 335 669
Passiva:			
Grundkapital	393 209 925	379 727 832	+ 13 482 093
Obligationenschuld	294 380 353	241 032 822	+ 53 347 531
Noch nicht fällige Wechsel	38 268 341	41 198 431	— 2 930 090
Unbeglichene Rechnungen	25 320 335	23 382 438	+ 1 937 897
Ausstehende Verpflichtungen insgesamt	751 178 954	685 341 523	+ 65 837 431
Wohlfahrtskasse für die Angestellten	8 845 000	—	+ 8 845 000
Überschuß und Reserven	164 236 864	146 583 626	+ 17 653 238
Insgesamt	924 260 818	831 925 149	+ 92 335 669.

Die gesamte Kapitalanlage, einschließlich der Bestände an Aktien usw. von Gesellschaften des Bellsystems, beträgt 1 294 835 468 $. Hiervon ist fast die Hälfte, nämlich rund 500 000 000 $ allein im Besitze der American Telephone and Telegraph Company. In den Händen des Publikums befinden sich Aktien, Obligationen usw. im Werte von 725 900 000 $. Der Gesamtschuld von 751 200 000 $ stehen an flüssigen Mitteln etwa 10 v. H., nämlich 73 400 000 $ (Kassenbestand und Außenstände) gegenüber, so daß 677 800 000 $ als reine Kapitalschuld verbleiben, die aber in dem Werte der Anlagen (742 287 631 $) reichlich Deckung findet. Der Posten für Verträge und Lizenzen, der bereits 1911 auf einen kleinen Betrag herabgemindert worden war, ist gänzlich abgeschrieben worden.

Die Aktiva haben sich 1912 um 92 300 000 $ vermehrt; hiervon entfallen 75 600 000 $ auf die laufende Vergrößerung der Anlagen einschließlich des Erwerbs von Grundstücken und Gebäuden. Die Mittel hierfür sind, soweit sie nicht aus den Beständen entnommen sind, durch Ausgabe neuer Aktien und Obligationen im Betrage von 66 800 000 $ beschafft worden.

Wertvoll sind ferner die Angaben in der Zusammenstellung 4 über Durchschnitts- und Verhältniszahlen aus den Betrieben der vereinigten Bellgesellschaften während verschiedener Jahre; die Ergebnisse aus dem Betriebe der Fernsprechleitungen für den Verkehr auf weite Entfernungen der American Telephone and Telegraph Company (long distance service) sind darin nicht mit enthalten.

Die absoluten Zahlen einschließlich der Anlagen der American Telephone and Telegraph Company enthält die Zusammenstellung 5.

Zusammenstellung 4.

Gegenstand	1895	1900	1905	1911	1912
Durchschnittliche Einnahmen aus 1 Sprechstelle:					
Ortsverkehr	69,75 $	44,68 $	33,31 $	30,85 $	30,93 $
Fernverkehr	11,35 -	12,60 -	9,95 -	8,98 -	9,21 -
Insgesamt	81,10 $	57,28 $	43,26 $	39,83 $	40,14 $
Durchschnittliche Ausgaben für 1 Sprechstelle:					
a) Betrieb	29,15 $	21,63 $	16,96 $	15,36 $	15,17 $
b) Steuern	2,23 -	2,37 -	1,49 -	1,94 -	2,02 -
Insgesamt	31,38 $	24,00 $	18,45 $	17,30 $	17,19 $
Rohüberschuß	49,72 $	33,28 $	24,81 $	22,53 $	22,95 $
c) Instandhaltung und Abschreibung	26,20 $	17,68 $	13,91 $	13,41 $	13,66 $
Reineinnahme	23,52 $	15,60 $	10,00 $	9,12 $	9,29 $
Verhältnis der Betriebskosten (a) zur Einnahme v. H.	35,9	37,8	39,2	38,6	37,8
Verhältnis der Gesamtkosten (a, b, c) zur Einnahme v. H.	71,0	72,8	74,8	77,1	76,9
Verhältnis der Kosten für Instandhaltung und Abschreibung zum Gesamtwert der Anlagen v. H.	9,1	8,4	8,9	9,2	9,3
Zunahme der Vermittelungstellen gegenüber dem Vorjahre v. H.	15,7	26,5	24,5	10,8	10,5
Zunahme der Länge der Leitungen für den Ortsverkehr v. H.	15,9	33,2	27,2	12,3	14,3
Zunahme der Leitungen für den Verkehr von Ort zu Ort v. H.	21,3	25,2	12,4	6,5	6,2
Durchschnittskosten für die Einrichtung einer Sprechstelle (einschließlich der Kosten für die Vermittelungsanstalt und für die Verbindungsleitungen)	260 $	199 $	145 $	141 $	143 $
Durchschnittskosten für 1 engl. Meile Drahtleitung für den Verkehr von Ort zu Ort (einschließlich Stangen und Kabelkanäle)	81 $	71 $	62 $	68 $	71 $
Verhältnis der Roheinnahme zum Werte der gesamten Anlage v. H.	33,4	31,7	31,7	28,7	28,9
Verhältnis der Reineinnahme zum Grundkapital v. H.	10,11	9,44	8,34	7,93	8,34
Verhältnis der Dividenden zum Grundkapital v. H.	5,07	6,19	5,75	6,30	6,35

Zusammenstellung 5.

Bellsystem.

	Es waren vorhanden am 31. Dezember						Zunahme
	1895	1900	1905	1910	1911	1912	1912
Oberirdische Linien für den							
Ortsverkehr .... engl. Meilen	25 330	30 451	67 698	120 175	131 379	143 842	12 463
Fernverkehr .... - -	52 873	101 087	145 535	162 702	163 351	171 161	7 810
Leitungen							
in Erd- und Röhrenkabeln engl. Meilen	184 515	705 269	2 345 742	5 992 303	6 831 667	7 804 528	972 861
in Unterwasserkabeln - -	2 028	4 203	9 373	24 636	26 936	30 301	3 365
oberirdische .... - -	488 872	1 252 329	3 424 803	5 625 273	6 074 012	6 775 984	701 972
Insgesamt ... engl. Meilen	675 415	1 961 801	5 779 918	11 642 212	12 932 615	14 610 813	1 678 198
Davon sind Leitungen für den							
Fernverkehr .... engl. Meilen	215 687	607 599	1 265 236	1 963 994	2 060 514	2 189 163	128 649
Ortsverkehr .... - -	459 728	1 354 202	4 514 682	9 678 218	10 872 101	12 421 650	1 549 549
Zahl der Vermittelungsanstalten	1 613	2 775	4 532	4 933	5 014	5 182	168
Zahl der Fernsprechstellen							
des Bellsystems..............	281 695	800 880	2 241 367	4 030 668	4 474 171	4 953 447	479 276
der connected companies.......	27 807	55 031	287 348	1 852 051	2 158 454	2 502 627	344 173
Fernsprechstellen insgesamt ...	309 502	855 911	2 528 715	5 882 719	6 632 625	7 456 074	823 449
Zahl der Angestellten	14 517	37 067	89 661	120 311	128 439	140 789	12 350
Zahl der täglich vermittelten Gespräche im							
Ortsverkehr	2 351 420	5 668 986	13 543 468	21 681 471	23 483 770	25 572 345	2 088 575
Fernverkehr	51 123	148 528	368 083	602 539	644 918	737 823	92 905.

In dem stetigen Sinken der Einnahmen aus einer Sprechstelle und in dem Anwachsen der Ausgaben für deren Betrieb ist ein Stillstand eingetreten; gegenüber 1911 ist eine geringe Besserung des Verhältnisses zu verzeichnen. Die Durchschnittskosten für die Einrichtung einer Sprechstelle (143 $) sind allerdings etwas gestiegen. Eine Vergleichung der Zahlen von 1895 und 1912 zeigt eine Abnahme von über 50 v. H. in den durchschnittlichen Kosten für den Betrieb einer Sprechstelle und von nahezu demselben Betrage für Instandhaltung und Abschreibung. Die Reineinnahme für eine Sprechstelle betrug 1912 9,29 $ gegen 23,52 $ im Jahre 1895. Das Verhältnis der Reineinnahme zum Grundkapital ist indes durch diese Veränderungen nicht wesentlich berührt worden, weil auch die Anlagekosten für eine Sprechstelle auf fast die Hälfte heruntergegangen sind. Das Ergebnis wurde also nicht durch eine Ersparnis bei den Kosten für Instandhaltung und Abschreibung erzielt, deren Verhältnis zum Gesamtwerte der Anlagen im Laufe der Jahre fast das gleiche geblieben ist, sondern dadurch, daß die Ausgaben, die nicht unmittelbar mit dem Werte der Anlagen zusammenhängen, durch Verbesserungen im Betriebe und in der Verwaltung auf die Hälfte vermindert worden sind, so daß der durchschnittliche Reinertrag nur wenig gefallen ist, obgleich nur ungefähr die Hälfte der früheren Durchschnittsrente aus einer Sprechstelle gezogen werden konnte.

Die American Telephone and Telegraph Company als Unternehmung für sich betrachtet, hatte 1912 eine Reineinnahme in Höhe von 37 907 644 $, 4 606 398 $ mehr als im Vorjahre. Die Aufwendungen für Zinsen beliefen sich auf 5 844 699 $, und für Dividenden, deren Satz wie in früheren Jahren auf 8 v. H. festgesetzt wurde, waren 26 015 588 $ erforderlich. Von dem Reste im Betrage von 6 047 358 $ wurden den Reserven 2 800 000 $ und dem Überschußfonds 3 247 358 $ zugeführt. Das Nähere ergibt sich aus den Zusammenstellungen 6 und 7. Am Ende des Jahres 1912 betrug das Grundkapital der Gesellschaft 334 805 700 $ Nennwert; der eingezahlte Betrag für die Aktien war 356 732 218 $, das sind mehr als 22 000 000 $ Gewinn an Agio. Die Zahl der Aktienbesitzer belief sich am 31. Dezember 1912 auf 50 297, 2956 mehr als 1911.

Davon hatten

43 553 weniger als je 100 Anteile,
6 354 je 100 bis 1000 Anteile,
356 je 1000 bis 5000 Anteile und
19 mehr als je 5000 Anteile.

Die in den Händen von Banken befindlichen Aktien sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Unter den 43 553 Aktienbesitzern, die weniger als 100 Anteile besaßen, waren 9 450 mit nur 5 Anteilen oder weniger und 31 953 mit 25 Anteilen oder weniger. Im Durchschnitt besaß jeder Aktionär 66 Anteile. Die meisten Aktien sind in den Händen von Frauen. In den Händen von Börsenmaklern befanden sich nur etwa 7 v. H. des gesamten Kapitals.

Eine Übersicht über die Reineinnahmen und deren Verteilung in den Jahren 1900 bis 1912 gibt die Zusammenstellung 8.

Zusammenstellung 6.

American Telephone and Telegraph Company. Einnahmen und Ausgaben.

	1912 $	1911 $
Einnahmen:		
Dividenden	24 247 430,02	20 844 398,53
Zinsen und sonstige Einnahmen aus den Untergesellschaften	12 523 084,45	10 462 786,70
Fernsprechverkehr (Reineinnahme)	5 472 812,66	4 979 231,92
Sonstige Einnahmen	474 665,62	683 812,62
Insgesamt	42 717 992,75	36 970 229,77
Ausgaben	4 810 348,19	3 668 984,00
Mithin verbleiben	37 907 644,26	33 301 245,77
Davon entfallen auf:		
Zinsen	5 844 698,86	5 567 980,30
Dividende	26 015 587,76	22 169 449,79
Reservefonds	2 800 000,00	2 800 000,00
Überschuß	3 247 357,64	2 763,815,68.

Zusammenstellung 7.

American Telephone and Telegraph Company. Vermögensübersicht 1912.

Aktiva.		
Aktien der Untergesellschaften	447 017 318,04	
Schuldverschreibungen der Untergesellschaften	581 000,00	
Vorschüsse an die Untergesellschaften	60 623 823,35	508 222 141,39
Fernsprechstellen	13 286 161,53	
Grundstücke und Gebäude	507 359,00	
Anlagen für den Verkehr von Ort zu Ort	48 635 006,21	62 428 526,74
Kassenbestand		21 809 651,22
Besondere Forderungen		10 730 824,86
Laufende Außenstände		3 570 944,98
Insgesamt		606 762 089,19
Passiva.		
Grundkapital	334 805 700,00	
	675,00	334 806 375,00
Verschiedene Schuldverschreibungen		159 989 900,00
Dividende, am 15. Januar zahlbar	6 696 114,00	
Nicht erhobene Zinsen und nicht gezahlte Steuern	2 488 886,25	
Unbeglichene Rechnungen	1 066 260,31	
Reserve für nicht eingehende Gebühren	1 648,62	10 252 909,18
Unterstützungskasse der Angestellten		2 000 000,00
Reserve für Abschreibung und unvorhergesehene Fälle	40 193 109,14	
Überschuß	59 519 795,87	99 712 905,01
Insgesamt		606 762 089,19.

Zusammenstellung 8.

American Telephone and Telegraph Company.

Jahreseinnahmen und Dividenden.

Jahr	Reineinnahme	Davon entfielen auf		
		Dividenden	Reservefonds	Überschuß
	$	$	$	$
1900	5 486 057	4 078 601	937 258	470 198
1	7 398 286	5 050 024	1 377 651	970 611
2	7 835 273	6 584 404	522 247	728 622
3	10 564 665	8 619 151	728 140	1 217 374
4	11 275 701	9 799 117	586 149	890 435
5	13 034 038	9 866 355	1 743 295	1 424 388
6	12 970 937	10 195 233	1 773 737	1 001 967
7	16 269 388	10 943 644	3 500 000	1 825 744
8	18 121 707	12 459 156	3 000 000	2 662 551
9	23 095 389	17 036 276	3 000 000	3 059 113
1910	26 855 893	20 776 822	3 000 000	3 079 071
1	27 733 265	22 169 450	2 800 000	2 763 815
2	32 062 945	26 015 588	2 800 000	3 247 357.

Der Rechenschaftsbericht enthält ferner den Plan über die Einrichtung einer Unterstützungskasse für die Angestellten der American Telephone and Telegraph Company und der von ihr kontrollierten Unternehmungen, das sind die Gesellschaften des Bellsystems, die Western Electric Company und die Western Union Telegraph Company. Die American Telephone and Telegraph Company hat für diesen Zweck 2 000 000 $ bereitgestellt und die Verpflichtung übernommen, die nicht verwendeten Beträge mit 4 v. H. zu verzinsen und am Jahresschluß den Fonds auf den genannten Betrag wieder aufzufüllen; der jährliche Zuschuß soll jedoch ohne die Zinsen 500 000 $ nicht übersteigen. In ähnlicher Weise verfahren auch die anderen Gesellschaften. Insgesamt sind so 10 845 000 $ zusammengekommen.

Die Fürsorge der Kasse erstreckt sich auf folgende Fälle:

I. Ruhegehälter.

Klasse A.

Angestellte, die 20 oder mehr Jahre im Dienste einer zum Bellsystem gehörigen Gesellschaft stehen, und die ein Alter von 60 (bei Frauen 55) Jahren erreicht haben, können auf eigenen Antrag oder nach Ermessen eines Ausschusses in den Ruhestand versetzt werden.

Klasse B.

Zu dieser Klasse gehören die Angestellten, die 25 oder mehr Dienstjahre zurückgelegt und ein Alter von 55 (bei Frauen 50) Jahren erreicht haben.

Klasse C.

Zur Klasse C rechnen alle Angestellten mit 30 oder mehr Dienstjahren.

Die Angestellten der Klassen B und C können nur mit Genehmigung des Präsidenten oder Vize-Präsidenten in den Ruhestand treten. Der Betrag des Ruhegehalts steigt mit der Zahl der Dienstjahre; er beläuft sich für alle

drei Klassen auf 1 v. H. des jährlichen Durchschnittseinkommens der letzten zehn Jahre, vervielfältigt mit der Zahl der Dienstjahre. Beispielsweise wird ein Angestellter, der zur Zeit seiner Versetzung in den Ruhestand 30 Dienstjahre zurückgelegt und während der letzten zehn Jahre durchschnittlich 1500 $ Gehalt bezogen hat, ein Ruhegehalt von 30 v. H. von 1500 $ = 450 $ erhalten, das in Monatsraten von 37,50 $ zahlbar ist. Der Mindestbetrag einer Pension ist auf 20 $ im Monat festgesetzt.

II. Unterstützung bei Krankheit infolge eines Betriebsunfalls.

Die Verletzten erhalten ihre volle Besoldung für 13 Wochen und die Hälfte für die folgende Zeit bis zur Höchstdauer von 6 Jahren.

III. Krankenunterstützung.

a) Angestellte, die 10 Jahre oder länger im Dienste sind, erhalten ihre volle Besoldung für 13 Wochen, die Hälfte für die folgenden 39 Wochen;
b) Angestellte, die 5 bis 10 Jahre im Dienste sind, erhalten ihre volle Besoldung für 13 Wochen, die Hälfte für die folgenden 13 Wochen;
c) Angestellte, die 2 bis 5 Jahre im Dienste sind, erhalten ihre volle Besoldung für 4 Wochen, die Hälfte für die folgenden 9 Wochen.

Die Zahlung des Krankengeldes beginnt in allen 3 Fällen erst nach siebentägiger Abwesenheit vom Dienste.

IV. Lebensversicherung.

Stirbt ein Angestellter, so wird seinen Hinterbliebenen in folgenden Fällen ein Sterbegeld ausgezahlt:

a) Bei Angestellten, die 10 oder mehr Jahre im Dienste gewesen sind, beträgt das Sterbegeld ein Jahresgehalt, höchstens 2000 $;
b) bei Angestellten, die 5 bis 10 Jahre im Dienste gewesen sind, beträgt das Sterbegeld ein halbes Jahresgehalt, höchstens 2000 $;
c) bei Angestellten, die bei Ausübung ihres Dienstes einen tötlichen Betriebsunfall erlitten haben, wird als Sterbegeld der dreifache Betrag des letzten Jahreseinkommens, höchstens jedoch 5000 $ gezahlt.

Aus dem Bericht über die Tätigkeit der technischen Abteilung ist zu ersehen, daß alle Fortschritte der Fernsprechtechnik genau verfolgt und, soweit sie zweckmäßig erscheinen, erprobt werden. Die American Telephone and Telegraph Company hat in der neueren Zeit auf ihren Linien für den Fernverkehr ausgedehnte Anwendung von dem Pupinsystem gemacht und dabei gute Ergebnisse erzielt. Ende 1912 waren insgesamt 54750 engl. Meilen Leitung mit Pupinspulen ausgerüstet. Darunter befindet sich auch die rund 3300 km lange Leitung New York–Chicago–Omaha–Denver, deren Weiterführung nach San Francisco im laufenden Jahre in Aussicht genommen ist. Sie besteht aus 4,2 mm starkem Kupferdraht und wird zwischen New York und Chicago (1500 km) und zwischen Omaha und Denver (1000 km) zum Doppelsprechen benutzt. Die Pupinspulen sind in Abständen von je 8 engl. Meilen voneinander eingeschaltet. In den größeren Ortschaften, die die Leitung auf ihrem Verlaufe berührt, ist sie in Kabel eingeschaltet, die ebenfalls pupinisiert sind, und deren Charakteristik der der oberirdischen Leitung angepaßt ist. Durch Zusammenschalten von Leitungen zum Doppelsprechen sind insgesamt 12600 engl. Meilen kombinierte Leitung gebildet worden.

Um die Schwierigkeiten zu vermindern, die die Unterbringung neuer Kabelkanäle in den Straßen der größeren Städte, namentlich in der Nähe

der Vermittelungsanstalten, macht, und um den vorhandenen Raum in den Kanälen nach Möglichkeit auszunutzen, sind im letzten Jahre 900-paarige Fernsprechkabel ausgelegt worden, deren Durchmesser nicht größer ist als der der bisher im Höchstfalle gebräuchlichen 600-paarigen Kabel. Das Engineering Department hat im Berichtsjahre 29 Fernsprechgebäude hergestellt und 162 Vermittelungsanstalten eingerichtet, auch die Pläne für das neue Fernsprech- und Telegraphengebäude in der City von New York bebearbeitet, das seiner Vollendung entgegengeht, und das der größte für Telegraphen- und Fernsprechzwecke von ihr errichtete Bau sein wird. Er wird außer zahlreichen Geschäftsräumen für die Verwaltung zwei Vermittelungstellen für je 10 000 Anschlüsse, die Vermittelungstelle für den New Yorker Fernverkehr und einen neuen Betriebsaal für die Western Union Telegraph Company enthalten.

Die Versicherungsabteilung der American Telephone and Telegraph Company hat 1912 in Gemeinschaft mit der technischen Abteilung 290 Vermittelungsanstalten der Bellgesellschaften auf ihre Feuersicherheit hin geprüft und die Beseitigung etwaiger Mißstände veranlaßt. Auch die übrigen Abteilungen der Zentralverwaltung haben ihre Ingenieure zu den Vermittelungsanstalten der Bellgesellschaften entsandt, um deren Personal an Ort und Stelle über die zweckmäßige Gestaltung der Einrichtungen, über die Anlage des Leitungsnetzes, über die neuesten Fortschritte und über alle wichtigen Vorkommnisse auf dem Gebiete des Fernsprechwesens zu unterrichten. Auf diese Weise wird eine möglichst große Einheitlichkeit im Bau, in den technischen Einrichtungen, im Betriebe und in der Verwaltung der sämtlichen Bellgesellschaften angestrebt.

Die Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1911.[1])

Das »Archiv für Eisenbahnwesen« veröffentlicht im 3. Hefte des Jahrgangs 1913 wiederum Übersichten über den Umfang und die Anlagekosten der Eisenbahnen aller Länder, und zwar dieses Mal nach dem Stande am Schlusse des Jahres 1911. Den Übersichten entnehmen wir nach einem im »Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger« (Jahrg. 1913, Nr. 118) mitgeteilten Auszuge folgende bemerkenswerte Einzelheiten.

Die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde betrug Ende 1911 1 057 809 km gegen 1 030 014 km am Schlusse des Jahres 1910 (vgl. Archiv 1912, S. 613 ff.). Das Eisenbahnnetz der Erde vergrößerte sich mithin im Jahre 1911 um rund 27 800 km, während die Zunahme im Jahre 1910 nur rund 23 200 km betragen hatte. Die meisten neuen Eisenbahnen sind in den Vereinigten Staaten von Amerika mit rund 8700 km hergestellt worden. Das europäische Eisenbahnnetz hat um rund 5000 km zugenommen. In China sind rund 1100 km, in Britisch Ostindien 1200 km neue Eisenbahnen gebaut. Das afrikanische Eisenbahnnetz ist um rund 3600 km, das argentinische um rund 3000 km, das canadische um mehr als 1000 km und das australische um rund 1400 km gewachsen. Dieser Aufschwung im Eisenbahnbau aller

---

[1]) Den Zahlen für 1911 sind die gleichartigen Zahlen für 1910, soweit sie nicht im Texte besondere Erwähnung gefunden haben, in Klammern beigefügt worden.

Weltteile verdient um so mehr Beachtung, wenn man berücksichtigt, daß gleichzeitig die bessere Ausgestaltung der Eisenbahnen, die Verlegung zweiter Gleise u. dgl. m. im Jahre 1911 nicht unbeträchtliche Fortschritte gemacht hat.

In der Reihenfolge der einzelnen, am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Weltteile und Staaten sind 1911 keine Verschiebungen eingetreten. Die meisten Eisenbahnen befanden sich 1911 nach wie vor in Amerika, nämlich 541 028 (526 382) km. Auf die nordamerikanische Union, einschließlich Alaska mit 846 (676) km, entfielen davon 396 860 (388 173) km oder noch rund 58 000 (54 000) km mehr als auf ganz Europa, dessen Eisenbahnnetz am Schlusse des Jahres 1911 einen Umfang von 338 880 (333 848) km hatte. Asien besaß Ende 1911 105 011 (101 916) km, Afrika 40 489 (36 854) km, Australien 32 401 (31 014) km Eisenbahnen. Der Anteil der wichtigsten Staaten am ganzen Eisenbahnnetze der Erde ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung.

Es besaßen an Eisenbahnlänge	Ende 1910 km	Ende 1911 km
die Vereinigten Staaten von Amerika	388 173	396 860
das Deutsche Reich	61 148	61 936
davon Preußen: Ende 1910: 37 471 km Ende 1911: 38 054 km		
das europäische Rußland	59 559	61 078
Britisch Ostindien	51 647	52 838
Frankreich	49 385	50 232
Österreich-Ungarn	44 371	44 820
Canada	39 792	40 869
Großbritannien und Irland	37 579	37 649
die Argentinische Republik	28 636	31 575
Mexiko	24 559	24 717
Brasilien	21 370	21 778
Italien	16 960	17 228
Spanien	14 994	15 097
Schweden	13 982	14 095.

In den übrigen Staaten blieb die Länge der Eisenbahnen auch 1911 noch hinter 10 000 km zurück.

Im Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalte des Landes ist nach wie vor das Königreich Belgien an der Spitze geblieben; dort kamen Ende 1911 auf je 100 qkm Flächeninhalt 29,3 (28,8) km Eisenbahnen. Dann folgen das Königreich Sachsen mit 21,2 (21,0) km, Baden mit 14,9 (14,8) km, Elsaß-Lothringen mit 14,6 km (unverändert), Großbritannien und Irland mit 12,0 km (unverändert), die Schweiz mit 11,5 (11,4) km, das Deutsche Reich mit 11,4 (11,3) km, Württemberg mit 11,1 (10,9) km, Preußen mit 10,9 (10,7) km und Bayern mit 10,8 (10,7) km auf je 100 qkm Flächeninhalt. In den übrigen Ländern und Erdteilen ist das Verhältnis auch jetzt wesentlich ungünstiger. U. a. entfielen in den Vereinigten Staaten von Amerika (einschließlich Alaska) nur 4,3 (4,2) km Eisenbahnen auf je 100 qkm Flächeninhalt.

Die meisten Eisenbahnen im Verhältnis zur Bevölkerungsziffer besaß Ende 1911 wiederum die britische Kolonie Westaustralien, wo auf je

10 000 Einwohner 103,9 (82,6) km Eisenbahnlänge kamen. Auch in den übrigen australischen Kolonien ist das Verhältnis infolge der immer noch sehr geringen Bevölkerungsdichtigkeit nach wie vor außerordentlich günstig. In Canada entfielen 62,9 (61,2) km, in den Vereinigten Staaten von Amerika (einschließlich Alaska) 43,1 (43,6) km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner. Unter den europäischen Staaten behauptete in dieser Beziehung Schweden mit 25,7 (25,0) km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner auch 1911 den ersten Platz. Im Deutschen Reiche und in Preußen kamen 9,5 (9,3) km, in Frankreich 12,8 (12,6) km, in Großbritannien und Irland 8,3 km (unverändert) und in Belgien 11,7 (11,4) km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner.

Die vorstehenden Zahlen ergeben jedoch, wie in den Vorjahren, auch dieses Mal wieder insofern kein vollständig klares Bild vom Stande des Eisenbahnbesitzes in den einzelnen Ländern, als bei den zur Verfügung stehenden Unterlagen hinsichtlich der Einberechnung der Neben- und Kleinbahnen nicht gleichmäßig verfahren werden konnte. Vgl. darüber Archiv 1912, S. 614. Würde man zu den Ende 1911 im Deutschen Reiche vorhanden gewesenen Eisenbahnen die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzurechnen, so ergäbe sich für Preußen ein Eisenbahnnetz von 47 709 (46 547) km statt der angegebenen 38 054 (37 471) km und für das Deutsche Reich ein Eisenbahnnetz von 72 067 (70 690) km statt der aufgeführten 61 936 (61 148) km. An Bahnlänge entfielen dann Ende 1911 in Preußen 13,7 statt 10,9 km auf je 100 qkm Flächeninhalt und 11,9 statt 9,5 km auf je 10 000 Einwohner und im Deutschen Reiche 13,3 statt 11,4 km auf je 100 qkm Flächeninhalt und 11,2 statt 9,5 km auf je 10 000 Einwohner. Preußen und das Deutsche Reich würden dann auch 1911 wiederum in der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, nach dem Verhältnisse der Länge der Eisenbahnen zur Flächenausdehnung des Landes berechnet, Großbritannien und Irland übertreffen, und Preußen käme außerdem in der Reihenfolge der Länder, bei denen das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungsziffer am günstigsten ist, vor Belgien zu stehen, während das Deutsche Reich in dieser Beziehung nur noch um 0,5 statt 2,2 km hinter Belgien zurückbleiben würde.

Bei Berechnung des Anlagekapitals der Eisenbahnen der Erde am Ende des Jahres 1911 hat das »Archiv für Eisenbahnwesen« wiederum berücksichtigt, daß die Anlagekosten in Europa wegen der durchschnittlich besseren Ausrüstung der Bahnen und wegen des teuren Grund und Bodens meistens wesentlich höher sind als in den übrigen Erdteilen. Infolgedessen sind der Berechnung wiederum verschiedene Durchschnittsätze für die europäischen Bahnen und für die Bahnen in anderen Erdteilen zugrunde gelegt worden, und zwar dieses Mal für die europäischen ein Durchschnittsatz von 320 000 (317 000) ℳ und für die außereuropäischen ein Durchschnittsatz von 182 000 (174 000) ℳ für je 1 km. Bei Annahme dieser Durchschnittsätze ergibt sich für Ende 1911 ein Anlagekapital

von 338 880 × 320 000 . . . . = 108 441 600 000 ℳ
für die Bahnen Europas und
von 718 929 × 182 000 . . . . = 130 845 078 000 -
für die Bahnen der übrigen Erdteile,
so daß das Anlagekapital aller Eisenbahnen der Erde am
Schlusse des Jahres 1911 auf zusammen . . . . 239 286 678 000 ℳ
oder rund 239¼ Milliarden Mark gegen rund 227 Milliarden Mark am Ende des Jahres 1910 geschätzt wird.

LITERATUR.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(März bis Mai 1913.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1913, S. 115 und 212.

Nachtrag:

40a. Jahrbuch für Verkehrswissenschaften. Schleswig.

B. Literaturnachweis.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Arbeitstarifvertrag und Großindustrie, von Dr. Schulze **61a.** 101.
— Ungeteilte Arbeitszeit, Reform des Arbeitstags **19.** 147. 168.
— Eine neue Aufzugsicherung **70.** 333.
— Automobile, selbstdichtende Pneumatiks für ... **60.** Jahrg. XXIV Beil. 113.
— Die Beschäftigungsneurosen, von Prof. Dr. L. v. Frankl-Hochwart **70.** 391.
— Brennstoffe, Verfahren und Ergebnisse der Prüfung von ... (chemische Zusammensetzung und Heizwert der Brennstoffe) **51.** 443.
— Bureauhygiene **52.** 84.
— Energie, Umwandlung der ... in mechanische Arbeit (Wassergefälle, Sonnenwärme, Dampfkraft usw.), von Dr. Riedler, Geheimrat **53a.** 340.
— Esperanto im Dienste der Post (Esperantokurse für Postbeamte in der Schweiz usw.) **12.** 125, **76.** 48, **84.** 47.
— Die Frau im Amte und in der Organisation, von Gramm **59.** 82.
— Geldzählmaschinen **58.** 141, **53.** 113.
— Feuersicheres Holz **89.** 220.
— Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung in den deutschen Schutzgebieten Afrikas und der Südsee, Vf. des Staatssekretärs des Reichs-Kolonialamts zur Durchführung der ... vom 15. März 1913 **27.** 301.
— Die deutsche Kolonialunion (Skizze eines allgemeinen deutschen Staatsrechts), von Dr. Romberg, Landrichter a. D. und Dozent (Organe des Kolonialstaats und ihre Funktionen, Post und Eisenbahn) **83.** Beil. (Zeitschrift für Kolonialrecht) 107.
— Kriegskonterbande, Begriff und Behandlung der ... nach der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration **37.** 313.
— Metalldrahtlampe, die Bedeutung der ... in der neuzeitlichen Beleuchtungstechnik, von Dr. v. Pirani, Privatdozent **89.** 253.
— Nachtdienst, schädigende Wirkungen des ... **76.** 62.
— Das volkswirtschaftliche Organisationsprinzip, die Beamtentätigkeit und der Staatssozialismus, von Dr. Kirschner **52.** 153.
— Personalakten, zur Frage der geheimen ... (Qualifikation) **52.** 143.
— Psychotechnik, von Dr. Reiner (rationelle Verwendung der psychophysischen Organisation eines jeden Arbeiters usw.) **70.** 196.
— Die Rauchplage und die Vorkehrungen zu ihrer Verringerung **89.** 236.
— Sandsteine, Schutz der ... gegen Verwitterung, von Moormann, Regierungs- und Baurat **70.** 363.
— Die Schreibweise wissenschaftlicher Kunstausdrücke **70.** 385.
— Seerecht, Neuerungen im ..., von Dr. Weyl, Universitätsprofessor **40a.** 189.
— Eine Stenographier-Schreibmaschine (Stenotype) **70.** 232.
— Die Stundenzählung bis 24 **25.** 82, **58.** 126. 141, **76.** 65.
— Tuberkulose, neue Perspektiven im Kampfe gegen die ..., von Prof. Maragliano **23.** Jahrg. XXXVIII Bd. II 174.
— Die Untertunnelung des englischen Kanals, von Dr. Hennig **75.** Jahrg. 1913/14 8, **88.** 582.
— Soziale Verkehrspolitik, von Prof. Engel **34.** Bd. LXXXIII 243.
— Verkehrswesen in den Tropen, besonders in den deutschen Kolonien, von Smend, Hauptmann **40a.** 91.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Währungen, Grundsätzliches über koloniale Währungen **11.** 216.
— Die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Hygiene in unsern tropischen Kolonien, von Dr. Külz, Regierungsarzt **40a.** 141.
— Die internationalen Weltverkehrs-Organisationen **16.** Jahrg. VIII 340.
— Der Weltwechselgerichtshof, von Dr. Meyer, Geh. Justizrat und Kammergerichtsrat **23.** Jahrg. XXXVIII Bd. II 243.

Deutschland. Abholung von Postsendungen und Ausweise gegenüber der Post, von Lembcke **58.** 147. 182.
— Amtsüberschreitung bei Rechtsirrtum. Handlungen eines Beamten, die nach Lage der gesetzlichen Vorschriften ungerechtfertigt sind, als Amtsüberschreitungen **20.** 471, **22.** 520.
— Ein Beamter macht sich einer groben Ungehörigkeit schuldig, wenn er den Weg eines Zeitungsinserats wählt, um in einer mit seinem dienstlichen Verhältnis nicht zu vereinbarenden Form gegen seinen Vorgesetzten Stellung zu nehmen **22.** 354.
— Beamten-Baugenossenschaften, Vereinfachung des Geschäftsgangs bei der staatlichen Unterstützung der . . ., Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 27. Januar 1913 usw. **50.** 24.
— Beamten-Fürsorgegesetz, Begriff »im Dienst erlittener Betriebsunfall« **61.** 138.
— Beamtenrecht, eine Beschwerde in Privatsachen bildet kein Disziplinarvergehen **16.** Jahrg. VIII 321, **12.** 192.
— Mechanische Beförderungseinrichtungen in Post- u. Telegraphendiensträumen **25.** 97.
— Befreiung von der Versicherungspflicht nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte, Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 4. März 1913 **91.** 192, **5.** 184.
— Erweiterte Befugnisse der Vorstände der Eisenbahnämter und Bauabteilungen zur Anweisung von Löhnen sowie zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen (freihändig bis 3000 *M*, bei beschränkter Ausschreibung bis 5000 *M*, bei öffentlicher Ausschreibung bis 15 000 *M*), Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. April 1913 **28.** 124, **88.** 562.
— Berechnung der Fuhrkosten für Beamte bei gemeinschaftlicher Benutzung eines Fuhrwerks **16.** Jahrg. VIII 325.
— Bestimmung des Begriffs »anstellungsberechtigte ehemalige Militärpersonen« im Sinne des § 14 Nr. 3 des Zivilpensionsgesetzes **50.** 26.
— Betriebsunfall, der Begriff des Betriebsunfalls nach dem gegenwärtigen Stande der Rechtsprechung **25.** 117.
— Dienstreisen zwischen nahegelegenen Orten, Gebührnisse für . . ., Benutzung von Kleinbahnen, Vf. des preuß. Justizministers vom 14. April 1913 **44.** 125, **16.** Jahrg. IX 39.
— Dienstwohnung. Wann dient eine Dienstwohnung unmittelbar staatlichen Zwecken? Steuerfreiheit usw. **19.** 179.
— Dienstzeit, Berechnung der . . ., Beamtenstellung nach Leistung des Diensteides usw. **61.** 243.
— Disziplinarstrafrecht, Zusammentreffen mehrerer Verfehlungen auf dem Gebiete des . . ., Verbindung von Disziplinarstrafen **20.** 471. 516.
— Disziplinarverfahren. Entsch. des Reichsgerichts vom 19. März 1912. Ein Beamter, der nicht auf Probe, auf Kündigung oder sonst auf Widerruf angestellt ist und auch nicht zu den in den §§ 84 bis 86 des preuß. Disziplinargesetzes genannten Beamten gehört, kann nur im Wege förmlichen Disziplinarverfahrens entlassen werden. Ein dem entgegenstehender Vorbehalt bei der Anstellung ist unzulässig **29.** Bd. XXIX 292.
— Die periodischen Druckschriften Deutschlands, von Stoklossa **40.** Jahrg. XXXVII Heft II 225.
— Die Einnahmen des Reichs aus dem Post- und Telegraphenwesen, von Gerbeth, Ober-Postinspektor **40a.** 203.
— Eisenbahn-Ansiedlungen (zur Unterbringung der Eisenbahnbediensteten, die auf einsam gelegenen Dienststellen beschäftigt sind, Beamten- und Arbeiter-Ansiedlungen) **88.** 437.
— Entlassungsgesuch, Wirksamkeit des . . . **53.** 114.
— Ersatzanspruch des Reichspostfiskus für Unfallpension (§ 12 des Beamtenfürsorgegesetzes, Verletzung eines Ober-Postschaffners bei einem Eisenbahnunglück) **22.** 589.
— Ersatzansprüche wegen mangelhafter Dienstwohnung **53.** 107, **12.** 149.
— Freilassung reichseigener Grundstücke in Preußen von Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern **8.** 204.
— Fuhrkosten bei Benutzung eines aus staatlichen Kassen bestrittenen Verkehrsmittels (»unentgeltliches« Verkehrsmittel) **16.** Jahrg. IX 11, **52.** 161.
— Gehaltszulagen, den preußischen Beamten steht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf . . . zu, es sei denn, daß diese ausdrücklich zugesichert sind **52.** 131. 164, **53.** 129, **29.** Bd. XXIX 301.

Deutschland. Die mittleren Post- und Telegraphenbeamten im öffentlichen Leben **22.** 510.
— Die Postagenten und die Pensionsfrage (Denkschrift des Postagenten-Verbandes usw.) **19.** 100, **16.** Jahrg. VIII 336.
— Der Postetat für 1913 im Reichstage **53.** 63. 81, **16.** Jahrg. VIII 315, Jahrg. IX 32, **57.** 61. 97. 119, **58.** 89. 161. 177, **85.** 102, **19.** 170, **8.** 133. 175, **22.** 640, **76.** 59.
— 200 Jahre Postunterstützungskasse **16.** Jahrg. VIII 325, **58.** 141. 151.
— Die Rechnungsprüfung in Preußen und im Reiche **16.** Jahrg. IX 5. 20.
— Staatsbürgerliche Rechte und disziplinare Verantwortlichkeit der Beamten (Wahlrecht, Vereins- und Versammlungsrecht, Petitionsrecht usw.) **19.** 127, **22.** 587.
— Rechtsanspruch nichtrichterlicher Beamten auf Gehalt im Falle der Zusicherung der Gleichstellung mit anderen Beamten **61.** 138.
— 40 Jahre deutscher Reichspost, von Peitgen **40a.** 1.
— Reisekostenvorschrift, vereinfachte ..., von Dillenseger **19.** 172.
— Zur Residenzpflicht der Beamten **52.** 125, **19.** 154.
— Sachverständigengebühren eines Beamten **16.** Jahrg. VIII 322.
— Schadensersatzpflicht wegen Überanstrengung des Angestellten und Beamten, von Dr. iur. Eckstein **52.** 148.
— Schornsteinreinigung, Erhebung von Kostenbeiträgen für die ... von den Inhabern angemieteter Dienstwohnungen, Vf. des preuß. Finanzministers vom 4. Februar 1913 **58.** 141.
— Sozialdemokratie, Zusendung einer Aufforderung an einen Beamten, sich der Sozialdemokratie anzuschließen, enthält eine Beleidigung **61.** Beil. Nr. 621.
— Unsere deutsche Sprache, von Schapp **52.** 71.
— Staatsbeamtentum und modernes Wirtschaftsleben, von Schapp **52.** 123.
— Staatsregierung und Beamtenschaft **52.** 110.
— Statistik über den Haus- und Familienstand der Postbeamten **76.** 42, **57.** 135.
— Stempelabgaben für Patente und Bestallungen **49.** 40.
— Stempelsteuer für Verträge über Lieferung elektrischen Stromes, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. Februar 1913 **89.** 129.
— Sterbegelder (Bezüge aus Kranken-, Hilfs- und Sterbekassen) sind nicht pfändbar, auch wenn sie noch so hoch sind **58.** 140.
— Submissionswesen, zur Reform des ... **38.** Jahrg. III 90. 97. 131, Jahrg. IV 9. 24, **49.** 43, **36.** Jahrg. XX 547, **40.** Jahrg. XXXVII Heft II 147.
— Unfallfürsorge, ein auf Grund des preuß. Unfallfürsorgegesetzes pensionierter Beamter muß, wenn sein Gesundheitszustand besondere Anforderungen an die Wohnung stellt, diese in einem Orte suchen, wo er den Mietspreis aus seinem Ruhegehalt bestreiten kann **19.** 87, **61.** 206, **22.** 451.
— Die Unfallfürsorgepension des Beamten, von Dr. Benda, Assessor **29.** Bd. XXIX 246.
— Unfallversicherung nach der Reichsversicherungsordnung, aus dem Gebiete der ... **25.** 142.
— Eine Unterlassungsklage wegen einer nicht erweislichen Behauptung eines Beamten in einem Bericht an die vorgesetzte Dienststelle ist rechtlich unzulässig **52.** 131.
— Vergütung für Abgang und Zugang am auswärtigen Übernachtungsorte, Vf. des preuß. Ministers des Innern usw. vom 12. März 1913, betr. Gewährung der Vergütung **50.** 65.
— Verhalten des Beamten vor der Anstellung oder nach dem Ausscheiden aus dem Amte und disziplinare Verantwortlichkeit **19.** 111. 152.
— Verjährung, Beginn der ... bei Schadensersatzansprüchen aus unerlaubten Handlungen (B. G. B. 852) **16.** Jahrg. IX 9.
— Versicherungsfreiheit der weiblichen Beamten nach § 1234 der Reichsversicherungsordnung **8.** 197.
— Vertragstrafe, zur Lehre von der ..., von Dr. Oertmann, Professor **61.** 186.
— Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache, Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. Februar 1913 **28.** 41, **88.** 319.
— Gemeinsamer Warenbezug der Beamten und ihre Beteiligung an Konsumvereinen (Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 22. Dezember 1912) **25.** 89, **15.** 165
— Weiterversicherung der Beamten und Unterbeamten nach der Reichsversicherungsordnung **58.** 138.
— Der Wert kaufmännischer Buchführung und Rechnungslegung für die staatlichen Verkehrsanstalten, besonders für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, von Dr. Nickau, Ober-Postinspektor **8.** 65.
— Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1911 **88.** 436, **19.** 161.
— Wohnungswesen. Zweck und Aufgabenkreis eines Reichsgarantiefonds, von Dr. Lindecke, Generalsekretär (zweitstellige Beleihungen von Baugenossenschaften, Beamten-Wohnungsvereinen usw.) **87.** Jahrg. XI 181.

Deutschland. Wohnungswesen, der preußische Wohnungsgesetzentwurf und die Wohnungsgesetzfrage im Reiche **33.** 187, **74.** 393, **19.** 78. 96. 116. 132, **17.** 96, **87.** Jahrg. XI 169, **54.** I. Hälfte 264, **61a.** 97. 144, **61.** 268.
— Amtliche Wortkürzungen im Postverkehr, von Tiefengruber, Postoffizial **84.** 53.
— Zivilversorgungschein, die Rechte aus dem ... werden durch die Beförderung des Berechtigten zum Offizier nicht beeinträchtigt **61.** Beil. Nr. 1225.
— Die sachliche Zuständigkeit bei Ansprüchen aus § 4 des preuß. Beamtenhaftpflichtgesetzes (Haftpflichtansprüche gegen den Staat und gegen Beamte) **20.** 581.
— Bayern. Das Bayerische Beamtengesetz (mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes) **12.** 107. 118.
— — Einrichtung von Fortbildungskursen für Staatsverwaltungsbeamte durch das Staatsministerium **12.** 109, **19.** 136.
— — Mankogelder (Errichtung staatlicher Mankokassen für die Kassenbeamten) **12.** 146.
— — Nebenamt und Nebengeschäft nach bayerischem Beamtenrecht **19.** 149.
— — Der Neubau des Verkehrs-Ministeriums in München, von Professor Hocheder, Architekt **18.** 249. 277. 313, **12.** 144, **89.** 206. 218.
— — Die Neuordnung der Verkehrsverwaltung **19.** 135, **12.** 200.
— — Weibliches Personal im Kanzleidienst der bayerischen Verkehrsverwaltung **52.** 147.
— — Die zukünftige staatliche Reliktenkasse **12.** 165.
— — Zur Uniformierungsfrage (Pflicht zum Tragen der Uniform im Schalterdienst usw.), allgemeine Betrachtungen **12.** 156.
— — Die Verkehrsverwaltung und der Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals (neue Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen, gemeinsame Arbeitseinstellung im Bereiche der Verkehrsverwaltung, Koalitionsrecht) **88.** 409, **19.** 174.
— — Die Verwendung der unteren Postbeamten auf höher bewerteten Posten **52.** 96, **58.** 153.
— Württemberg. Aus dem Etatsentwurf der württembergischen Postverwaltung für 1913 und 1914 **16.** Jahrg. IX 38.
— — Verwaltungsbericht der Posten und Telegraphen für 1911 **76.** 37. 46, **40a.** 248.
Belgien. Die Post im Dienste der Volksbildung (eine Art kostenfreier Volksbibliothek, deren Bücherbestände die Postanstalten im Verkehr mit dem Publikum austauschen und ergänzen) **59.** 140, **53.** 113.
Dänemark. Errichtung billiger Sommerwohnungen für Beamte von den Beamtenvereinigungen beabsichtigt **76.** 59, **58.** 173, **12.** 184.
— Verkehrswesen auf den Färöern **77.** 291.
England. Die Beschäftigung jugendlicher Personen im Dienste der britischen Postverwaltung **25.** 183.
— Geschäftsbericht der britischen Postverwaltung für 1911/12 **16.** Jahrg. VIII 324, **30.** 329, **59.** 140.
— Postverwaltung und Arbeiterversicherung in England (Postversicherungskassen) **22.** 418. 514.
Österreich. Das Beamtengesetz **76.** 32.
— Erlaß des Eisenbahnministers, betr. Bau und Einrichtung von Unterkunfts- und Übernachtungsgebäuden für das Fahrpersonal **74.** 331, **88.** 484.
— Post und Telegraphie im Jahre 1911 **25.** 139, **85.** 169, **40a.** 248.
— Österreichische Postbiographie **84.** 25.
Rußland. Das neue Post- und Telegraphenreglement **84.** 31, **40a.** 250.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Beamtenwesen (Organisation, Tätigkeit usw. der Beamten) **19.** 169.
Asien. Arabien. Wirtschafts- und Verkehrsprobleme, von Grießbauer, Bankdirektor **75.** Jahrg. 1912/13 529.
— China. Post- und Telegraphenwesen in der Mandschurei **26.** Handelsberichte 276.
— — Rationelle Währungsform in China, von Dr. Schwarzwald, Vizedirektor des K. K. österreichischen Handelsmuseums **55.** 29, **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 92.
— Persien. Über Persiens Verkehrswesen, von Stavenhagen, Hauptmann a. D. **60.** Jahrg. XXIV 385. 404. 421.
— Philippinen. Post- und Telegraphenwesen **26.** Handelsberichte 153.
Australien. Neuseeland. Das Post- und Telegraphenwesen im Verwaltungsjahre 1911/12. **84.** 49.

II. Postwesen.

Allgemeines. Die Aussichten eines Wettkampfes zwischen Suez und Panama, von Dr. Hennig **46.** 461.
— Automobilverkehr und Flugwesen in den deutschen Schutzgebieten, von Goldberg, Ingenieur **60.** Jahrg. XXIV 472.

Allgemeines. Bahnpostdienst, Einrichtung der ersten Bahnpost **63.** Nr. 1078 S. 2.
— Postlagernde Briefe (Abgabe von postlagernden Briefen in Frankreich und in der Schweiz nur an Personen über 16 Jahre, in Norwegen nur an Reisende) **12.** 125, **58.** 157, **16.** Jahrg. IX 10, **84.** 47.
— Wie die Briefmarke entstand **59.** 133.
— Briefmarken, die Technik der ... **84.** 46.
— Die Entwicklung der Seepostverbindungen von Pommern nach Schweden, Dänemark und Rußland **16.** Jahrg. VIII 329. 348.
— Havarie grosse und Postsendungen **86.** 149, **29.** Bd. XXIX 266, **25.** 193.
— Die Luftfahrzeuge im Dienste des Verkehrs, von Bock **40a.** 12.
— Luftfahrzeuge, rechtliche Beleuchtung der Landung von ..., Freiheit des Luftverkehrs **20.** 518.
— Luftschiffahrt, Marine und Kolonien (Flugzeuge als Postbeförderungsmittel) **45.** Jahrg. VI Nr. 27 S. 6.
— Post- und Handelstraßen in alter Zeit **53.** 114.
— Neue Postabkommen zwischen den deutschen Postverwaltungen und Österreich und Ungarn **16.** Jahrg. IX 27, **71.** 78.
— Ein Postaufgabeautomat, eine neue Erfindung des Bauingenieurs Zierep **84.** 31, **58.** 173.
— Die österreichischen und reichsdeutschen Postvorschriften, von Tiefengruber, K. K. Postoffizial **84.** 45.
— Die Reitpost Hamburg-Wien 1698, von Bettac, Ober-Postinspektor **8.** 253.
— Der Sachtransport im Luftverkehr, von Dr. iur. Staedler **40a.** 218.
— Seeschiffahrtsubventionen, der gegenwärtige Stand der ... **31.** 271. 287. 298. 312.
— Der Staub der Postbriefbeutel ist nach dem Ergebnis von Untersuchungen des schweizerischen Gesundheitsamts in Bern nicht besonders schädlich für die Betriebsbeamten, auch nicht Träger von allerlei Krankheitskeimen **59.** 140.
— Studie über den Postdienst in England und Deutschland (Briefsendungen, Beförderungseinrichtungen usw.) von Tongas und Ferrière **4.** Jahrg. III 391.
— Verbesserungsmöglichkeiten im transozeanischen Postverkehr, von Peitgen **40a.** 212.
— Weltpostkongreß 1913 und Handelswelt **22.** 421, **36.** Jahrg. XX 499.

Deutschland. Einiges über die Anfänge der taxisschen Posten in Deutschland **16.** Jahrg. VIII 334, **22.** 517. 644.
— Die Ausgestaltung des Orts-Giroverkehrs **64.** 99.
— Barfrankierung (ohne Postwertzeichen) **36.** Jahrg. XX 500.
— Die Behandlung ordnungswidrig beschaffener Postsendungen, von Dr. Staedler, Postinspektor **16.** Jahrg. IX 13.
— Beschlagnahme von Postsendungen, allgem. Vf. des preuß. Justizministers vom 26. März 1913, betr. Bezeichnung der zu beschlagnahmenden Sendungen nach ihren äußeren Merkmalen **44.** 103.
— Betriebsunfälle von Bahnpostbeamten, Haftung der Eisenbahn **16.** Jahrg. VIII 318, **25.** 89, **53.** 93, **58.** 141, **12.** 148.
— Brief, Begriff des Briefes besonders in bezug auf den Postzwang **16.** Jahrg. IX 23.
— Einiges über die Briefbestellung in Berlin **53.** 97.
— Eingeschriebene Briefe (Bestellung; wann ist ein eingeschriebener Brief in die tatsächliche Verfügungsgewalt des Adressaten gelangt? usw.) **20.** 406.
— Der Eingriff des gesetzlichen Vertreters in den Postverkehr des Adressaten, von Jahn, Postinspektor **16.** Jahrg. VIII 331. 351.
— Einschreibbriefe, Haftung der Post für ..., Eingaben von Handelskammern, betreffend Ausdehnung der Ersatzpflicht auch auf beschädigte Einschreibbriefe **36.** Jahrg. XX 508.
— Die Entwicklung des Postanweisungsverkehrs mit Rußland und der Postanweisungstelle Thorn 2 Bhf. **8.** 248.
— Fehlleitung eines Eilwertbriefs als Verletzung der dem Abfertigungsbeamten gegenüber dem Absender obliegenden Amtspflicht **16.** Jahrg. VIII 352, **12.** 192.
— Zur Frage der Postvorrechte auf den Eisenbahnen, von Dr. Peters, Regierungsassessor **7.** 624.
— Geldbrief. Wert der Gewichtsangabe eines Geldbriefs für die Beweisführung im Zivilprozesse **25.** 121.
— Amtlicher Gewahrsam an den (von einem Postschaffner) zu bestellenden Sendungen (Verfügungsgewalt des Postschaffners) **20.** Spruchsammlung XXX 44, **29.** Bd. XXIX 305.
— Haftpflicht der Post bei Reisen mit den ordentlichen Posten, von Dr. Görs, Postinspektor **29.** Bd. XXIX 259.
— Haftung des Postfiskus für den Postillion (Tötung eines Arbeiters durch einen von einem Postillion gelenkten Postkraftwagen) **86.** 152.
— Die Handelsfirma und ihre Rechtsbeziehungen zur Post, von Dr. iur. Greve, Postinspektor **16.** Jahrg. IX 16. 33.

Deutschland. Postwertzeichen-Automaten im Reichs-Postgebiete **25.** 120, **58.** 172.
— Das Postzeitungsamt, von Wefelmeier, Ober-Postsekretär **8.** 165, **25.** 166.
— Reichsbank, die deutschen Abrechnungstellen der ... im Jahre 1912 (Postscheckverkehr) **25.** 166.
— Die Reichspost beim Einbruch der Franzosen in das Reich 1792 bis 1793, von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** 85.
— Schadensersatzpflicht des Adressaten wegen schuldhaften Verhaltens bei der Empfangnahme eines Wertbriefs — § 7 des Postgesetzes — (Rechtsbeziehungen zwischen dem Empfänger und der Post und zwischen dem Empfänger und dem Absender) **25.** 121, **16.** Jahrg. IX 24.
— Schadensersatzpflicht für gefälschte Postanweisungen (die Fälschung war erfolgt durch nachträgliche Ausfüllung des bei der Zahl [Betrag der Postanweisung] offen gelassenen Raumes, der von dem Annahmebeamten nicht durch Striche ausgefüllt worden war, Ersatzpflicht des Annahmebeamten, des Prüfungsbeamten wegen der mangelhaften Prüfung und des Auszahlungsbeamten, der die Postanweisung nicht mit der Eintragung im Ankunftsbuche verglichen hatte) **22.** 451.
— Schiffahrtsubventionen (des Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Ost-Afrika-Linie) **37.** 227. 279, **75.** Jahrg. 1912/13 553, **40 a.** 249.
— Schließfach-Sendungen, Haftung des Postfiskus für ... (Auszahlung eines Postanweisungsbetrags an eine unbefugte Person) **58.** 171, **57.** 138.
— Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens im Jahre 1912, von Heß, Postrat **8.** 74.
— Vereinfachungen in der Behandlung der bei Postagenturen angenommenen Inlandspostanweisungen **16.** Jahrg. IX 7.
— Verhältnis der deutschen Reichspost zu den preußischen Eisenbahnen **75.** Jahrg. 1912/13 574.
— Zeitungsbezugsgelder, Begleichung der ... (Vorschläge zur Verrechnung der Zeitungsbezugsgelder) **25.** 175.
— Bayern. Postwertzeichenautomaten **12.** 204.
— Württemberg. Die Barfrankierung **84.** 47.

Belgien. Frankierung von Zeitungen mit im voraus entwerteten Marken **16.** Jahrg. IX 27.
— Der Postscheck- und Überweisungsdienst **71.** 70.

England. Bau einer Postuntergrundbahn in London vom Generalpostmeister beabsichtigt **84.** 51.
— Aus der britischen Postgeschichte (Sir Rowland Hill und das Penny-Porto) **25.** 107.

Frankreich. Änderungen im Seepostdienste, Schiffahrtsubventionen **40a.** 249.
— Die Organisation der französischen Postverwaltung **76.** 55. 62.
— Der Postdienst in Paris während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 **53.** 106.
— Postlagerbriefe, neue Bestimmungen über Aushändigung usw. der ..., Verbot der Benutzung dieser Einrichtung für Knaben vor Vollendung des 16. und Mädchen des 18. Lebensjahrs **71.** 47.
— Sortierprüfungen bei den Bahnhofspostämtern, Gewährung von Prämien für gute Leistungen im Sortiergeschäft **84.** 47.
— Die Staatsparkasse im Jahre 1911 **71.** 61.
— Verbesserung und Beschleunigung des Bestell- und Briefsammeldienstes durch ausgedehnte Verwendung von Fahrrädern **84.** 47.

Italien. Postsparkassen **22.** 648.
— Schiffahrtsubventionen **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1913 S. 99, **37.** 379.

Österreich. Die Postsparkasse **22.** 420. 590, **11.** 380.

Portugal. Postsparkasse **16.** Jahrg. IX 38.

Rußland. Anderweite Regelung der Beförderung der Postsendungen auf den russischen Bahnen (Gebührensätze für die Beförderung, Einstellung besonderer Postzüge beabsichtigt) **88.** 290, **40 a.** 251.
— Schiffahrtsubventionen **86.** 138, **75.** Jahrg. 1913/14 22, **40 a.** 255.

Schweden. Postzollordnung **26.** 349.
— Einiges über die schwedischen Postverhältnisse **63.** Nr. 1078 S. 2.

Schweiz. Einrichtung von Postsparkassen von der Regierung beabsichtigt **22.** 452.

Serbien. Die serbische Feldpost, von Klär, Ober-Postinspektor **25.** 152.

Ungarn. Die Postsparkasse 1911 **71.** 42, **11.** 380, **63.** Nr. 1080 S. 2, **84.** 54.

Afrika. Die Möglichkeit einer deutsch-innerafrikanischen Luftflottenstation, von von Dewitz, Oberst z. D. (Verkehr und Handel) **83.** 247, **40 a.** 252.
— Die Sahara-Eisenbahn, von Thieß **60.** Jahrg. XXIV 353, **31.** 212.
— Ägypten. Der Postbetrieb in den Jahren 1910 und 1911 **71.** 49.
— — Die Postsparkasse im Jahre 1912 **25.** 122.
— Deutsch Ostafrika. Eilpost zwischen Tabora und Muansa **25.** 89.

Amerika. Ein neuer Welthandelsweg (Panamakanal), von Katscher **34.** Jahrg. XLII Bd. LXXXIII 130, **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 58, **40a.** 69, **75.** Jahrg. 1912/13 570, **88.** 493. 509, **48.** I. Hälfte 1368.
— Canada. Briefkasten mit Reklamen, Straßenbezeichnungen, Einrichtung zum Markenverkauf, elektrischer Beleuchtung usw. Kostenfreie Aufstellung und Unterhaltung durch Privatunternehmer **84.** 47.
— — Schiffahrtsubventionen, Verbesserung des Seepostdienstes zwischen Canada und England **25.** 186.
— Columbien. Das Postwesen 1910/11 **71.** 36.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Einführung des Postpaketdienstes, Vergütung für die Beförderung der Postsendungen durch die Eisenbahnen **25.** 82, **16.** Jahrg. VIII 324, **88.** 291, **40a.** 113. 251, **71.** 58, **7.** 842.
— — Einrichtung eines »Becherwerkes« für die Paketbeförderung (aus den Eisenbahnwagen in die Sortierräume) auf dem Hauptbahnhof in New York **84.** 47, **25.** 187.
— — Geschäftsbericht des General-Postmeisters für 1910/11 **71.** 33. 53, **63.** Nr. 1079 S. 2, **25.** 163.

Asien. Automobilverkehr zwischen Indien und Afghanistan **75.** Jahrg. 1913/14 20.
— China. Das Postwesen im Jahre 1911 **25.** 194.
— Japan. Herstellung neuer japanischer Briefmarken **54.** I. Hälfte 208.
— — Schiffahrtsubventionen, Entwicklung der Handelsflotte **37.** 268. 423, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 110, **54.** I. Hälfte 330.
— Persien. Das Postwesen in Persien, von Ehrhard, Ober-Postinspektor **8.** 97. 156, **40a.** 262.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Akkumulatoren und Elemente (der deutschen Elektroindustrie im Jahre 1912) **30.** 319.
— Ein Apparat, der das gesprochene Wort in Schreibmaschinenschrift wiedergibt (amerikanische Erfindung) **25.** 122, **85.** 164.
— Über die Berechnung von Pupin-Doppel- und Viererleitungen, von Lüschen **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 185.
— Zum Betrieb großer Fernsprechanlagen. **85.** 58.
— Betriebsvorschriften für den Ortsfernsprechdienst, von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 202.
— Internationales Bureau des Welttelegraphenvereins, aus dem Jahresbericht des ... für 1912 **25.** 184.
— Charakteristiken von Aluminium- und Kupferfreileitungen **30.** 364.
— Einfluß der Dienststunden auf die Leistungsfähigkeit der Fernsprechbeamtinnen, von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 25.
— Eisenbeton, Einwirkung des elektrischen Stromes auf ... **70.** 263.
— Elektrolyse von Wasserleitungen **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 12.
— Erdung von Blitzschutzanlagen **85.** 82.
— Der elektrische Fernschreiber **25.** 127.
— Verbesserte Fernphotographie (Erfindung des französischen Physikers Belin) **22.** 389.
— Die längste Fernsprechleitung der Erde in Amerika zwischen New York und Denver **25.** 186.
— Fernsprechstörungen durch Wechselstrombahnen und Vorgänge in Einphasengeneratoren (Nutenobertöne) **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 206.
— Fernsprechverbindung Berlin-London, günstige Versuche **85.** 113, **22.** 421, **30.** 445, **75.** Jahrg. 1913/14 28, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 35.
— Fernsprechverbindungen mit fahrenden Eisenbahnzügen (Railophon) **60.** Jahrg. XXIV Beil. 97, **85.** 160.
— Das halbautomatische Fernsprechvermittlungsystem von Siemens & Halske A.G., von Grabe, Oberingenieur **30.** 353. 542.
— Galvanometer zur Messung schwacher Ströme **85.** 191.
— Die Gefahren der Elektrizität in klinischer, forensischer und gesundheitstechnischer Hinsicht **85.** 185.
— Sprechende Glühlampe **30.** 329.
— Guttaperchaisolation, Verhalten der ... in Wechselstromfeldern **85.** 106.
— Holzmasten (Leitungsmasten), Schutz der ... an der Erdzone (»Stockschutz«, ein Verfahren zur Isolierung der gefährdeten Stellen der Holzstangen) **85.** 192.

Allgemeines. Holzmastenbeitrag zur Beurteilung der hölzernen Gestänge für Telegraphen- und Fernsprechlinien, von Dr. Moll **8.** 229.
— Holzmasten, über den Zusammenhang zwischen der Zufuhr an Antiseptikum und der Lebensdauer bei imprägnierten ..., von Malenković, k. k. Hauptmann **30.** 436.
— Hughesbetrieb in Kabeln, von Knopf, Ober-Postinspektor **16.** Jahrg IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 13.
— Kabeltelegraphie mit wechselnder Stromrichtung **30.** 361.
— Kautschuk, der heutige Stand der Kautschuksynthese, von Dr. Hinrichsen **70.** 267.
— Kautschukkulturen **27.** 242. 243. 327. 378, **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 68, **85.** 168, **83.** 167, **75.** Jahrg. 1913/14 39.
— Klingelanlagen, Installierung elektrischer ..., von Hook **85.** 127.
— Klinken, Reinigen von ... **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 206.
— Die Klinkenumschalter für Telegraphenleitungen, von Feuerhahn **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 193.
— Die Kondensatormaschine, von Dr. Wommelsdorf **85.** 174.
— Kondensatortelephon **30.** 276, **85.** 135, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 207.
— Kupfer, der heutige Verbrauch und die Gewinnung von ..., Durchschnittspreise **60.** Jahrg. XXIV 351, **75.** Jahrg. 1913/14 29, **8.** 257.
— Linienverzweiger mit Ölisolation, von Völker, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 7.
— Luftresonatoren, Anwendung von ... bei Telephontönen **85.** 191.
— Postnebenstellen-Fernsprechanlagen nach dem Parallelsystem **30.** 275. 531.
— Rechentafeln usw. für den Bau von Telegraphen- und Fernsprechleitungen, von Mourice **4.** Jahrg. III 465, **30.** 414.
— Relais, neues polarisiertes ..., von Kamm **43.** 25.
— Rohrpost, zur Geschichte der ..., von Feldhaus, Ingenieur **75.** Jahrg. 1913/14 16.
— Schaltapparate mit konstanter hoher Isolation für die Verteilung von Telephonkabelleitungen in Stadtnetzen **85.** 106.
— Schaltung für Fernsprechautomaten, von Teuffert, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- und Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 201.
— Über den Schutz gegen Ansteckung beim Gebrauch öffentlicher Fernsprechapparate, von Wägler **85.** 200.
— Schutz gegen die Kondensatorwirkung des Fernhörers **30.** 302.
— Autogene Schweißung von Kupfer **60.** Jahrg. XXIV Beil. 115.
— Die Schwingungsweise der Telephonmembran **85.** 108, **30.** 565.
— Seekabel im italienisch-türkischen und im Balkankriege **48.** I. Hälfte 1117.
— Der Siemens-Schnelltelegraph **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 199, **22.** 420, **85.** 159, **57.** 113. 129.
— Silit, ein neues elektrisches Widerstandsmaterial **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 207, **85.** 162, **60.** Jahrg. XXIV 484.
— Neues Stahlrohr für elektrische Leitungen **30.** 473.
— Störungen, Hilfsmittel für die Eingrenzung von Störungen in Fernsprech-Verbindungsleitungen, von Ambrosius **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 28.
— Störungen von Fernsprechleitungen durch sterngeschaltete Drehstromanlagen ohne und mit Erdung des Generatornullpunkts, von Brauns, Telegrapheningenieur **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 4. 19. 33.
— Strahlen, die Wirkung von ... auf das Telephon **30.** 533.
— Teere zur Holzimprägnierung, über die Eignung der verschiedenen ... **85.** 163.
— Die ersten Telegramme **85.** 211, **84.** 55.
— Telegraphengebühren und Exportpolitik (Monopolisierung der englischen Kabelgesellschaften und Telegraphenagenturen in China, Telegramm-Verbilligung usw.) **31.** 242.
— Das Telephon als Barometer **58.** 157.
— Zum automatischen Telephonbetrieb, von Baumann **85.** 178.
— Telephonie auf unbeschränkte Entfernungen (mit Hilfe der vom Professor Nernst erfundenen Kathodenstrahlröhre) **84.** 27. 31.
— Telephonstörungen aus Einphasenstromeisenbahnen **85.** 57.
— Kabeltelegraphie, Fortschritte in der ..., ein neuer Überseetelegraph **85.** 85, **60.** Jahrg. XXIV 431.
— Überspannungen und Überspannungschutz, von Petersen **30.** 237. 267.
— Telegraphische Übertragung von Lichtbildern nach dem System Marino **85.** 105.
— Unfälle am Telephon und ihre Verhütung, von Dr. med. Hanauer **85.** 72.
— Oszillographische Untersuchung der Mikrophone von Egnér-Holmström und Gáti, von Gáti **84.** 29.

Allgemeines. Verbesserung des Telegraphen (Aufnahme der Morsezeichen durch das Gehör unter Zuhilfenahme eines besonderen Aufnahmeapparats, der an den Morseapparat angeschlossen wird) **84.** 27. 55.

— Über die Verdrillung der Doppeladern vieladriger Fernsprechkabel, von Lange **30.** 321.

— Verhalten der Dielektra bei Fernsprechströmen **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 208.

— Die Versorgung der Nebenstellenanlagen mit Batteriestrom, von Schotte, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 13. 30.

— Verstärkung von schwachen Telegraphenströmen, einige Verfahren zur ..., von Brown **85.** 206, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 34.

— Über die Verwendung des Duddellschen Vibrationsgalvanometers bei technischen Wechselstrommessungen, von Prof. Dr. Tobler **85.** 61.

— Wechselstrommaschine für Messungen mit Sprechfrequenzströmen nach Ad. Franke, von Ebeling **30.** 433.

— Weltwirtschaft und Weltkabel, von Dr. Roscher, Ober-Postpraktikant **40a.** 168.

— Die Wirkungsweise und Prüfung der Trockenbatterien **85.** 83.

— Die Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen, von Feuerhahn, Ober-Postpraktikant **85.** 92. 118.

Deutschland. Anschluß von Diensträumen und von Wohnungen der Beamten an das Fernsprechnetz, private Benutzung amtlicher Fernsprechanschlüsse, Vf. des preuß. Ministers für Landwirtschaft usw. vom 6. März 1913 **49.** 123.

— Anspruch des Fiskus aus § 12 Abs. 3 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes gegen den auf Grund des § 823 B. G. B. haftenden Dritten (Verletzung eines Postassistenten im Fernsprechbetriebe durch vorschriftswidriges Drehen der Kurbel seitens eines Teilnehmers, Versetzung des Beamten in den Ruhestand, Haftung des Teilnehmers für Heilungskosten, Pension usw. des verletzten Beamten), Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Juli 1912 **7.** 542.

— Ansprüche einer unfallverletzten Telegraphengehilfin gegenüber dem Fernsprechteilnehmer (verbotwidriges heftiges Drehen der Kurbel durch den Teilnehmer) **16.** Jahrg. IX 36.

— Beschädigung einer Telepraphengehilfin durch Starkstrom aus der Lichtanlage eines Fernsprechteilnehmers (Knickung der Zuleitungschnur einer Stehlampe des Fernsprechteilnehmers und Stromübergang in die Fernsprechleitung, schwere Verletzung der Fernsprechbeamtin) **16.** Jahrg. IX 9.

— Besitz- und Kapitalverhältnisse der deutschen Seekabelgesellschaften **75.** Jahrg. 1912/13 554.

— Bestimmungen über Fernsprechanschlüsse, Änderung der ... **30.** 389, **85.** 186.

— Betriebserfahrungen bei der halbselbsttätigen Fernsprech-Vermittlungstelle in Posen, von Kruckow **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 1. 17, **43.** 95, **85.** 197.

— Brieftelegramme **36.** Jahrg. XX 412. 474.

— Dienstleitungen (Betrieb und Schaltungen), von Schneider, Ober-Postinspektor **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 189. 197.

— Eisenbahnbetriebsdienst, Benutzung der Fernsprecher des ... für Privatgespräche **88.** 480.

— Die deutsche Elektroindustrie im Jahre 1912 (Telegraphie und Telephonie) **30.** 407.

— Das Fernsprechkabel Berlin-Magdeburg **76.** 58, **30.** 475.

— Fernsprechnummer als Telegrammadresse, Eingaben von Handelskammern, betr. Einführung der ... **36.** Jahrg. XX 501.

— Fernsprechzellen in den Straßen Berlins **30.** 361.

— Gebühr für abgekürzte Telegrammadressen, Eingaben von Handelskammern, betr. Ermäßigung der ... **36.** Jahrg. XX 501.

— Gebühren für den telegraphischen Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Äußerungen der Handelskammern über zu hohe Gebühren usw. **36.** Jahrg. XX 485. 532.

— Gefährdung einer öffentlichen Fernsprechanlage durch dauernde Ausschaltung des eigenen Anschlusses mittels Beschädigung oder Verminderung des Apparats, Entsch. des Reichsgerichts vom 14. November 1912 **29.** Bd. XXIX 344.

— Telegrammverstümmelung, Schadensersatz wegen ..., Ersatzpflicht des schuldigen Beamten vom Reichsgericht nur zur Hälfte anerkannt, weil der Absender des Telegramms eine in dem Original-Telegramm enthaltene Zahl in Ziffern und nicht in Buchstaben geschrieben hatte **22.** 354, **12.** 135, **58.** 171, **76.** 64.

— Telegrammverstümmelung. Die Telegraphenbeamten haben für vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung der allgemeinen Dienstvorschriften auch dem gegenüber einzustehen, dessen Telegramm verstümmelt worden ist, und der dadurch Schaden erleidet **61.** Beil. Nr. 944.

Deutschland. Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft in Cöln (Geschäftsbericht für 1912) **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr-. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 24.

— Telegraphenwege-Gesetz. Verlegung usw. einer Telegraphenlinie auf Kosten der Telegraphenverwaltung infolge Errichtung einer besonderen Anlage seitens des Wegeunterhaltungspflichtigen, überwiegende Beteiligung **7.** 834.

— Unrichtige Verbindungen im Fernsprech-Ortsverkehr, Vorschlag zur Verminderung der ... **85.** 153.

— Telephonische Zeitsignale in Wilhelmshaven, von Capelle, Korvettenkap. a. D. **2.** 150.

Belgien. Telegraphen- und Telephonwesen im Jahre 1910 **43.** 59, **4.** Jahrg. III 530.

Dänemark. Neues Pupinkabel zwischen Kopenhagen und Roskilde **22.** 389.

England. Kaufsumme für die Anlagen der National Telephone Company **30.** 245, **63.** Nr. 1076 S. 3, **25.** 90, **85.** 142, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 11.

— Telegraphen- und Fernsprechbeirat in Liverpool (Ausschuß der Handelskammer, der der Regierung Verbesserungen usw. im Telegraphen- und Fernsprechbetriebe vorzuschlagen hat) **16.** Jahrg. VIII 325, **85.** 143.

Frankreich. Automatische und halbautomatische Fernsprechämter **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 200, **22.** 389.

Italien. Ausbau der Fernsprecheinrichtungen **85.** 142, **30.** 507.

Luxemburg. Telegraphie und Telephonie 1910 und 1911 **43.** 86.

Niederlande. Das halbautomatische Fernsprechsystem in Amsterdam, das Haager Fernsprechnetz **4.** Jahrg. III 446.

— Telegraphie und Telephonie in den Jahren 1909 und 1910 **43.** 64.

Österreich. Die Ausbildung der technischen Beamten der Post- und Telegraphenanstalt in Österreich zu Telegraphen- und Verwaltungsingenieuren, von Pawel, k. k. Hofrat **84.** 37. 41.

— Die neue Telephonleitung von Wien nach Dalmatien (Untersee-Fernsprechkabel), von Nowotny, k. k. Oberbaurat **84.** 33, **30.** 295.

— Zahlungsaufträge über Telephongebührenrückstände, die mit der Bestätigung versehen sind, daß sie keinem die Vollstreckbarkeit hemmenden Rechtszug unterliegen, sind Exekutionstitel **84.** 43.

Rumänien. Telegraphengesetzgebung **43.** 31. 57.

Rußland. Ausbau des Telegraphennetzes **30.** 445, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 23.

— Telegraphengesetzgebung **43.** 81.

Schweiz. Neue schweizerische Feldtelegraphenordnung **48.** I. Hälfte 1016.

— Telegraphen- und Fernsprechwesen **85.** 141, **43.** 88.

— Neue Telephonautomaten in Bern **85.** 130.

Spanien. Telegraphie und Telephonie 1909 und 1910 **43.** 35.

Ungarn. Telegraphie und Telephonie 1909 und 1910 **43.** 40.

Amerika. Die Fernsprecheinrichtungen am Panamakanal **25.** 88, **85.** 129, **30.** 565.

— Argentinien. Einführung des automatischen Fernsprechbetriebs **30.** 534.

— Canada Die Entwicklung des Fernsprechwesens in Canada **85.** 143, **43.** 95.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Automobil zum Errichten von Telegraphenstangen **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 200, **4.** Jahrg. III 531, **58.** 154.

— — Das Bell-Telephonsystem, Umfang des ... zu Beginn des Jahres 1913 **84.** 56.

— — Einrichtung eines Unterstützungs- und Pensionsfonds durch die American Telephone and Telepraph Company **25.** 90, **85.** 128, **30.** 361.

— — Das New Yorker Lehramt für Telephonbeamtinnen, von Bretscher **85.** 144.

— — Der gegenwärtige Stand der Holztränkungstechnik in den Vereinigten Staaten von Amerika **88.** 583.

— — Telegraphie und Telephonie 1909 und 1910 **43.** 38, **88.** 341.

— — Verbrauch usw. von Holzstangen zum Bau elektrischer Linien in den letzten 5 Jahren (Fernsprech-, Telegraphen- und Starkstromanlagen) **8.** 112.

— — Verstaatlichung des Telegraphendienstes vom Generalpostmeister empfohlen **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 11.

Asien. Japan. Kabel zwischen Nagasaki und Schanghai, Verhandlungen der japanischen Regierung mit der Great Northern Telegraph Company **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 66.

— Britisch Indien. Telegrahpie und Telephonie 1910/11 **43.** 83.

— Niederländisch Indien. Telegraphie und Telephonie in den Jahren 1910 u. 1911. **43.** 66.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Apparat zur Prüfung von Wellendetektoren (von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie) **84.** 27.

— Eine neue Art Unterwassertelegraphie **30.** 246, **70.** 305, **4.** Jahrg. III 525.

Allgemeines. Aufnahme funkentelegraphischer Zeichen mit Horizontalantennen **16.** Jahrg VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 207, **4.** Jahrg. III 508.
— Über die Ausbreitung Hertzscher Wellen an Metallen und Salzlösungen, von Erb **39.** Bd. VI 521.
— Belästigung von Funkentelegraphenstationen durch die Kriegführung (Verhalten der neutralen Staaten, Kontrolle über den Austausch von Funkentelegrammen, Geheimschrift usw., allgemeine Betrachtungen) **30.** 446, **85.** 211.
— Graphische Bestimmung der Wellenlänge bei gleichzeitiger unabhängiger Variation der Kapazität und Selbstinduktion, von Sörensen **39.** Bd. VI 429.
— Passende Drahtdimensionen für Hochfrequenzwiderstand, von Austin **39.** Bd. VI 588.
— Eisenbahndienst, die drahtlose Telegraphie im ... **30.** 475, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 36.
— Über Entstehung und Vermeidung von Lichtbogen und über den Einfluß von Elektrodenmaterial und Medium der Funkenstrecke auf die Bildung von Lichtbogen bei Verwendung von Resonanztransformatoren **39.** Bd. VI 492.
— Erscheinungen bei der Ausbreitung elektrischer Wellen längs der Erdoberfläche **30.** 302.
— Drahtlose Fernsprecher in Bergwerken **85.** 75, **4.** Jahrg. III 510.
— Funkeninduktor, zur Theorie des ... **39.** Bd. VI 489.
— Internationale Funkentelegraphenkonferenz in London **43.** 27. 52. 76.
— Funkentelegraphie in Seenot **25.** 153.
— Die Funkentelegraphie im öffentlichen Verkehre, von Thurn, Ober-Postpraktikant, **40a.** 151.
— Aus dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie **48.** I. Hälfte 1045.
— Geheimtelegraphie, über neue Versuche mit drahtloser ... mit Typendruck, von Hovland, Marinekapitän **30.** 380.
— Gewitter-Fernanzeiger der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin **22.** 389, **53.** 114, **60.** Jahrg. XXIV Beil. 111, **40a.** 262.
— Induktions- und kapazitätsfreier Widerstand mit Kreuzwicklung **39.** Bd. VI 585.
— Ein Instrumentarium zur Untersuchung und Demonstration von Mineralien auf Empfindlichkeit gegen elektrische Schwingungen von Seibt **39.** Bd. VI 498.
— Landstationen der Telefunkengesellschaft für etwa 5 und 20 KW. Primärenergie **85.** 152.
— Lautstärke funkentelegraphischer Zeichen in größeren Höhen, Versuche im Luftballon **30.** 273, **40a.** 113, **75.** Jahrg. 1912/13 559, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 207.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **22.** 389. 647, **31.** 217, **85.** 88. 116.
— Drahtlose Mehrfachtelegraphie nach Mercadier-Magunna **30.** 475, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 35.
— Über die Messung der Selbstinduktion und Kapazität von Luftleitern **39.** Bd. VI 575.
— Mond, Einfluß des Mondes auf die Funkentelegraphie **30.** 475.
— Neuerungen beim Marconisystem, von Nesper **39.** Bd. VI 436.
— Patentstreitigkeiten zwischen Telefunken und Marconi, Beendigung der ... **39.** Bd. VI 497.
— Radiophonie auf große Entfernungen (Versuche des italienischen Professors Vanni von Rom aus mit der Radiostation in Tripolis) **85.** 143.
— Radiotelegraphie, System Dubilier **43.** 49.
— Radiotelegraphistenkrankheit **30.** 477, **85.** 212, **84.** 56, **22.** 389.
— Reflexion funkentelegraphischer Wellen **85.** 80.
— Reichweite, Bestimmung der ... von funkentelegraphischen Stationen **30.** 566.
— Akustische und elektrische Resonanz musikalischer Wellenzüge in Empfängern für Telegraphie ohne Draht. Ihre Anwendung auf die Auswahl der Emissionen, von Jégou **39.** Bd. VI 542.
— Schnelltelegraphie nach Marconi **30.** 276, **22.** 421.
— Über Sendeversuche mit Erdantennen, von Kiebitz **39.** Bd. VI 554.
— Neue Sender- und Empfänger-Einrichtung für drahtlose Schnelltelegraphie **85.** 136.
— Prof. Slaby, Geh. Reg.-Rat, kurze Lebensbeschreibung des verstorbenen ... (Verdienste um die drahtlose Telegraphie) **30.** 429, **70.** 349, **85.** 172.
— Sonnenfinsternis, Einfluß der ... auf die Güte drahtloser Nachrichtenübertragung **30.** 330.
— Die atmosphärischen Störungen in der drahtlosen Telegraphie **4.** Jahrg. III 513, **40a.** 263.
— Studien über Resonanzinduktor mit 1000-periodigem Wechselstrom, von Shunkichi Kimura **39.** Bd. VI 459.
— Der Telefunken-Rechenschieber der Firma Dennert & Pape in Altona **30.** 328.
— Gerichtete drahtlose Telegraphie **30.** 534.
— Drahtlose Telegraphie ohne Funken **85.** 108, **30.** 390.

Allgemeines. Drahtlose Telegraphie mit Wellen großer Länge **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 11, **85.** 221.
— Drahtlose Telegraphie auf große Entfernungen (gute Verbindung zwischen der Station auf dem Eiffelturm und dem Observatorium in Arlington, Amerika) **84.** 47, **75.** Jahrg. 1913/14 27.
— Zur Theorie der Dämpfungsmessungen elektrischer Schwingungskreise, von Kiebitz **39.** Bd. VI. 547.
— Umschalter für funkentelegraphischen Doppelempfang, von Thurn **30.** 529.
— Die Verbreitung der drahtlosen Telegraphie **30.** 245, **75.** Jahrg. 1913/14 27, **22.** 648.
— Verwendung von Nebenschlußkondensatoren in drahtlosen Empfangstationen **85.** 107.
— Verwendung eines Froschschenkels als Detektor für elektrische Wellen **25.** 82.
— Einfache Vorrichtungen zur Aufnahme drahtloser Telegramme **30.** 286.
— Der internationale drahtlos-elektrische Weltzeitdienst und seine Bedeutung für die Geographie, von Prof. Dr. Hammer **56.** 175.
— Über den günstigsten Wert des Nutzwiderstandes eines Resonators, von Bethenod **39.** Bd. VI 436.
— Wirkungsgrad der gedämpften und ungedämpften Schwingungen **25.** 82.
— Über die Wirkungsweise der Erdantenne **39.** Bd. VI 570.
— Internationale Zeitkonferenz zu Paris im Oktober 1912 (zur Regelung der funkentelegraphischen Zeitsignale) **60.** Jahrg. XXIV 399, **58.** 157, **25.** 173.

Deutschland. Anschluß der Großstation in Nauen an das allgemeine Telegraphennetz **30.** 362.
— Aufnahme des Betriebs bei der Marine-Funkentelegraphenstation in Neumünster **46.** 361.
— Ausbau der Nauener Funkenstation **70.** 328.
— Drahtloses Fernsprechen zwischen Nauen und Berlin, günstiges Ergebnis der Versuche **30.** 330.
— Funkentelegraphische Verbindung mit den Luftschiffen der Deutschen Luftfahrt-aktiengesellschaft **75.** Jahrg. 1913/14 26.
— Funkentelegraphische Zeitsignale der Station Norddeich (Aufnahme der Zeitsignale durch besondere für Uhrmacher hergestellte Apparate) **60.** Jahrg. XXIV Beil. 131.
— Funkentelegraphischer Zeitungsnachrichtendienst der Station Norddeich **25.** 151, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 24, **85.** 198.

England. Unstimmigkeiten zwischen der englischen Regierung und der Marconigesellschaft **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 191, **85.** 86. 113. 142. 158, **25.** 99, **30.** 507.

Frankreich. Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Schiffahrt, Funkenstationen zur Warnung von Schiffen **30.** 390. 507, **25.** 155.

Rußland. Errichtung neuer Radiotelegraphenstationen **48.** I. Hälfte 1299.

Schweiz. Neue schweizerische radiographische Feldtelegraphenverordnung **85.** 130.

Spanien. Die Telefunken-Großstation in Aranjuez **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 200, **22.** 389, **85.** 160.

Afrika. Deutsch Ostafrika. Funkenstation in Daressalam **47.** 80, **22.** 452, **70.** 328, **25.** 143, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 24.

Amerika. Erschließung des Waldlandes am oberen Amazonenstrome durch ein Netz funkentelegraphischer Stationen (Deutsche Telefunkengesellschaft) **84.** 36, **39.** Bd. VI 589.
— Brasilien. Errichtung von Funkentelegraphenstationen durch die Marconigesellschaft, Vieltonsender-Landstation in St. Catharina **43.** 48, **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 191, **30.** 362. 391. 475.
— Canada. Errichtung von Marconistationen **30.** 330.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Fessenden-Radiostation in Brooklyn **85.** 81.
— — Marconistationen in den Vereinigten Staaten von Amerika **16.** Jahrg. VIII Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. I) 191, **30.** 362, **43.** 72, **85.** 143.
— — Die große Marine-Funkenstation beim Fort Myer bei Arlington **25.** 101, **30.** 361, **46.** 502, **4.** Jahrg. III 515.
— — Gesetzliche Regelung der Funkentelegraphie, obligatorische Einrichtung drahtloser Telegraphenstationen auf Ozeandampfern, die amerikanische Häfen anlaufen **85.** 70, **75.** Jahrg. 1912/13 559, **30.** 362. 390

Asien. China. Einrichtung einer Verbindung durch drahtlose Telegraphie zwischen Peking, Schanghai usw. und einer Schule zur Ausbildung in der drahtlosen Telegraphie **54.** I. Hälfte 185. 329, **30.** 362. 566.

Australien. Stationen für drahtlose Telegraphie **30.** 391, **85.** 212.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 17. BERLIN, SEPTEMBER. **1913.**

Der Baudotapparat und seine Verwendung in Frankreich.[1])

Von Ober-Postpraktikant Rudolf Fischer in Erfurt.

Der Baudotapparat wird in Frankreich in ausgedehntem Maße zum Betriebe stark belasteter Telegraphenleitungen benutzt; gegenwärtig sind rund 700 Baudotsektoren in Verwendung. Diese starke Verbreitung hat der Baudot eigentlich erst in den letzten Jahren gewonnen, seitdem es gelungen war, mit Hilfe von Verbesserungen an Verteilern und Übertragungen eine weitgehende Anpassungsfähigkeit an die verschiedenartigsten Betriebsverhältnisse und eine gesteigerte Ausnutzung der Leitungen zu erzielen. Wenn man die französischen Telegraphenämter besucht, fällt einem sofort die Wichtigkeit des Baudot auf; selbst auf Ämtern mittleren Umfanges tritt er mit dem Hughes in Wettbewerb. In den Baudotabteilungen werden nur die geübtesten Beamten beschäftigt; jeder von ihnen, Apparat- oder Aufsichtsbeamter, wird praktisch und theoretisch eigens für den Baudotbetrieb vorgebildet und muß über seine Kenntnisse Rechenschaft ablegen. Die Beamten arbeiten sehr gern in diesem Dienstzweig. Der Betrieb wickelt sich auf den Baudotleitungen glatt ab, und der Apparat bietet trotz seiner verwickelten Schaltung und Bauart wenig Anlaß zu Störungen. Auf dieses Kind französischen Erfindungsgeistes ist man in Frankreich mit Recht stolz; auf allen Ämtern, die ich besichtigt habe — Paris, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Grenoble —, hat man mir mit Lob und Bewunderung von ihm gesprochen. Jeder andere Apparat, auch der

[1]) Vgl. Archiv 1902, S. 559 ff. — Der Baudotapparat wird seit einer Reihe von Jahren auch in Deutschland in erweitertem Umfange benutzt. Zur Zeit verwendet die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung daneben auf den wichtigsten Leitungen den automatischen Typendruck-Schnelltelegraphen von Siemens & Halske.

Hughes, tritt ihm gegenüber in den Hintergrund. Infolgedessen ist er auch durch die Telegraphenbeamten und Techniker im Laufe seines fast 25-jährigen Daseins vielfach verbessert worden. Die Art und Weise seiner Verwendung in Frankreich bietet so viel Bemerkenswertes, daß es sich lohnt, näher darauf einzugehen. Von einer Beschreibung der einzelnen technischen Teile des Systems soll im allgemeinen abgesehen werden, da der Aufsatz im Archiv 1902 hierüber Aufschluß gibt. Das Hauptgewicht der folgenden Erörterungen wird vielmehr auf das Zusammenarbeiten der durch Telegraphenleitungen miteinander verbundenen Baudotsysteme und auf die praktische Ausnutzung solcher Einrichtungen gelegt.

Der Baudot gehört bekanntlich zu den Typendruckern. Zum Zeichengeben sind 5 Tasten vorhanden, durch deren Kombination sich 32 Zeichen bilden lassen. In der Ruhelage fließt Dauerstrom in die Leitung, beim Drücken einer Taste wird die Leitung mit einer zweiten Batterie von umgekehrter Stromrichtung, der Arbeitsbatterie, verbunden.

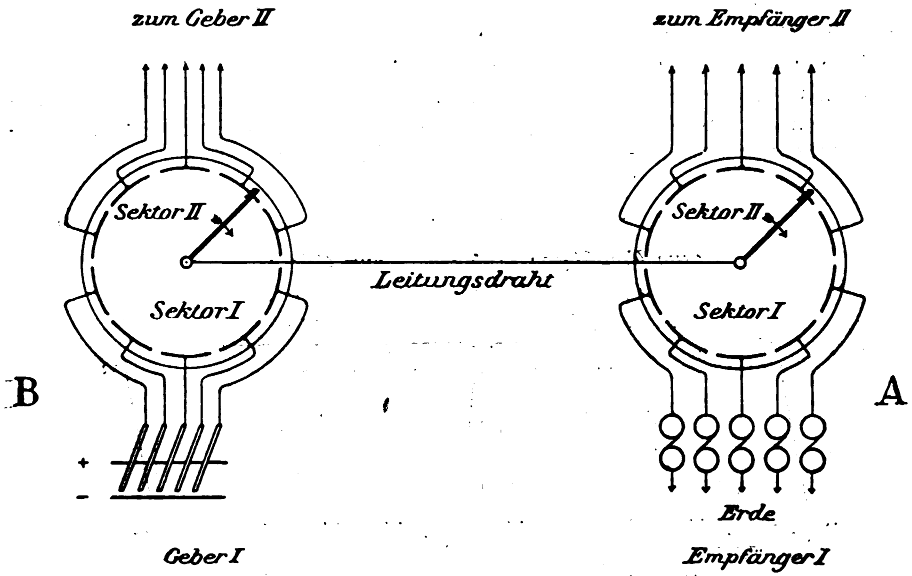
Der wesentlichste Unterschied gegenüber dem Hughes besteht darin, daß der Baudot die Leitung absatzweise ausnutzt. Auf einem Amte sind an eine Telegraphenleitung gleichzeitig bis zu sechs Apparatsätze angeschaltet, die mit Hilfe eines umlaufenden Verteilers selbsttätig und in gleichen Zeiträumen der Reihe nach an die Leitung angelegt werden. Auf jedem Apparatsatze wird bei jeder Anschaltung an die Leitung ein Zeichen abgegeben. Auf dem Empfangsamte läuft ein gleicher Verteiler mit derselben Geschwindigkeit um und werden gleichviele Empfangsapparate angeschaltet. Auf diese Weise verkehrt ein Apparatsatz des gebenden Amtes immer mit demselben Apparatsatze des Empfangsamtes; jede Telegrammübermittelung zwischen zwei Apparatsätzen ist demnach von dem Arbeiten der anderen Sätze unabhängig. Eine Baudotübermittelung setzt sich aus folgenden Einzelvorgängen zusammen:

1. Bildung der zu übermittelnden Zeichen mit Hilfe des Tastengebers,
2. Übermittelung der Stromstöße in die Leitung mit Hilfe des Verteilers,
3. Aufnahme der Zeichenströme auf dem empfangenden Amte mit Hilfe des Verteilers und einer Anzahl Empfangsrelais,
4. Übersetzen der angekommenen Stromstöße in Buchstaben- und Zahlenzeichen und
5. Abdrucken der Buchstaben und Zahlen auf einem Papierstreifen.

Der Vorgang ist, soweit 1 bis 3 in Betracht kommt, aus Abb. 1 ersichtlich. Amt *B* kann danach auf den 2 Sektoren seiner Verteilerscheibe (zu je 5 Kontakten) gleichzeitig zwei verschiedene Telegramme an *A* absetzen. Soll nun die Baudotverbindung so ausgestaltet werden, daß auch *A* Telegramme an *B* absetzen kann (z. B Richtung *B-A* 1. Sektor und *A-B* 2. Sektor), so genügt es nicht, daß man bei *A* an Stelle des einen Empfängers einen Geber einschaltet und bei *B* umgekehrt; es muß noch auf die elektrische und mechanische Verzögerung der Zeichenübermittelung für die beiden Stromrichtungen Rücksicht genommen werden. Bei nur einseitiger Benutzung einer Baudotverbindung läßt sich die Wirkung dieser Verzögerung dadurch aufheben, daß der Verteiler bei *A* um ein geringes gegen den Verteiler bei *B* nachgeht. In Abb. 2 ist diese Verzögerung mit $^1/_2$ Kontakt angenommen worden (*a-b*). Soll aber auf Sektor 2 in einer Richtung gearbeitet werden, die der auf Sektor 1 entgegengesetzt ist, so verdoppelt sich der Zeitverlust, er beträgt dann also 1 Kontakt (Abb. 3). Wenn der Zeitverlust auch noch so gering sein mag, so ist doch klar, daß er bei der schnellen Umdrehung des Verteilers berücksichtigt werden muß. Die Verzögerung wird in Frankreich, wo man noch fast ausschließlich Eisendraht zu

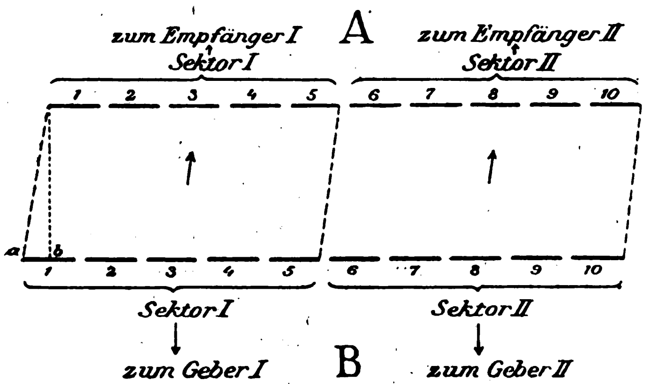
den Telegraphenleitungen benutzt, auf $^1/_{80}$ Sekunde bei einer Leitungslänge von 700 bis 800 km und 4 mm Drahtstärke angesetzt. Bei einer 1000 km langen Leitung beträgt also die Verzögerung beim Geben von *B* nach *A* etwa $^1/_{60}$ Se-

Abb. 1.



kunde. Da aber der Verteiler 180 Umdrehungen in der Minute macht, dauert eine Umdrehung $^1/_3$ Sekunde, dabei schleift die Verteilerbürste über 10 Kontakte (2 Sektoren zu je 5 Kontakten); mithin ist die Dauer der Berührung

Abb. 2.



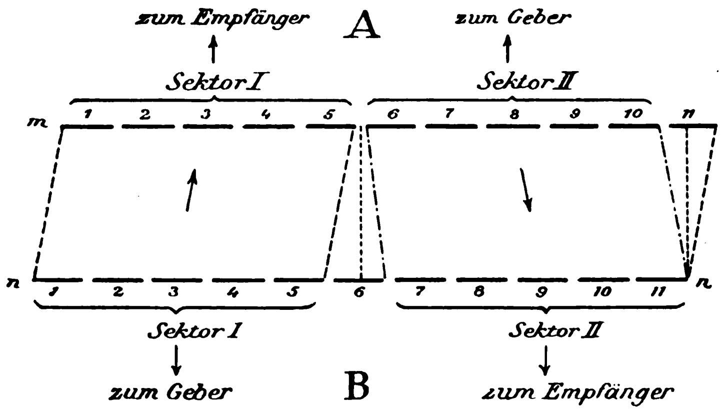
↑ = Telegraphierrichtung. Die Verteilerscheiben der Abb. 1 sind hier aufgerollt gedacht. Verteiler *A* geht gegen *B* um $^1/_2$ Kontakt nach.

jedes Kontaktes $^1/_{30}$ Sekunde. Die Verzögerung beträgt demnach in diesem Falle die halbe Dauer einer Kontaktberührung bei einseitigem Betriebe und die volle Dauer einer Kontaktberührung bei wechselseitigem Betriebe.

Zur Ausgleichung dieser Zeitverluste sind sowohl am Verteiler *A* als auch am Verteiler *B* Hilfskontakte eingefügt, die für die Zeichengebung nicht benutzt werden; in Abb. 3 ist dies bei *A* der Kontakt 11 und bei *B* der Kontakt 6. Beim Vierfach-Baudot, von dem 2 Sektoren in der Richtung *A-B* und 2 in der Richtung *B-A* betrieben werden, sind demgemäß 2 Kontakte eingefügt, denn man läßt die Verteilerbürsten sich bei allen Baudotvielfacheinrichtungen mit derselben Geschwindigkeit drehen.

Ein vollständiger Gleichlauf der umlaufenden Verteiler ist unbedingtes Erfordernis für den Baudotbetrieb. Wenn auch die den Verteiler in Bewegung setzenden Apparate zur Erreichung des Gleichlaufs mit einer Reguliervorrichtung ausgerüstet sind, so genügt das allein ebensowenig wie die Regulier-

Abb. 3.



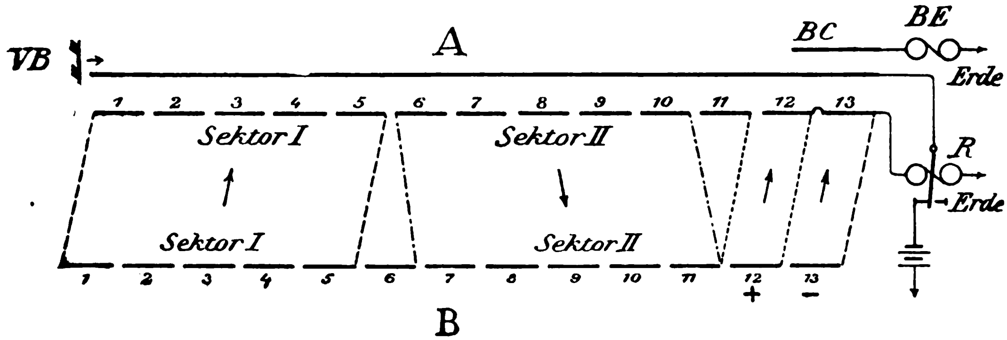
Sektor I: Telegraphierrichtung *B-A*
Sektor II: Telegraphierrichtung *A-B*
Kontakt der Stromverzögerung bei *B*: 6, bei *A*: 11.
Schnitt *m-n* am Ende = *m-n* am Anfang.

vorrichtung beim Hughes. Der Hughes hat deswegen noch das Korrektionsrad, das bei jeder Zeichengebung in Tätigkeit tritt; wird mehrere Umdrehungen lang kein Zeichen übermittelt, so kann der Fehler im Gleichlaufe so groß werden, daß falsche Zeichen erzeugt werden. Beim Baudot ist die Korrektion von der Zeichengebung unabhängig gemacht. In einer Leitung ist immer dasselbe Amt das korrigierende und das andere das korrigierte. Bei jeder Umdrehung der Verteilerbürsten sendet das erstgenannte Korrektionsströme nach dem anderen, ganz gleich, ob ein Zeichen übermittelt wird oder nicht. Zu dem Zwecke hat jedes Amt außer den Hilfskontakten für die Stromverzögerung noch einige weitere Hilfskontakte am Verteiler. Durch sie wird auf dem korrigierenden Amte nacheinander ein positiver und dann ein negativer Stromstoß in die Leitung gesandt; diese Ströme betätigen auf dem korrigierten Amte einen die Geschwindigkeit hemmenden Elektromagneten. Der Verteiler des korrigierten Amtes, der im allgemeinen etwas schneller laufend eingestellt ist, wird auf diese Weise bei jeder Umdrehung etwas zurückgebremst (Abb. 4). Ähnlich wird auch der Lauf der vom Gange des Verteilers abhängigen Übersetzer geregelt.

Bisher war angenommen worden, daß die Stromverzögerung immer gleich bleibt. Ändert sich jedoch die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Strom-

stöße, so treten Verwirrungen im Empfange der Zeichen ein. Um dies zu verhüten, hat der Verteiler zu den Empfangssektoren und -kontakten noch eine zweite Reihe Empfangskontakte erhalten. Die auf den gewöhnlichen Empfangskontakten empfangenen Stromstöße betätigen das Empfangsrelais,

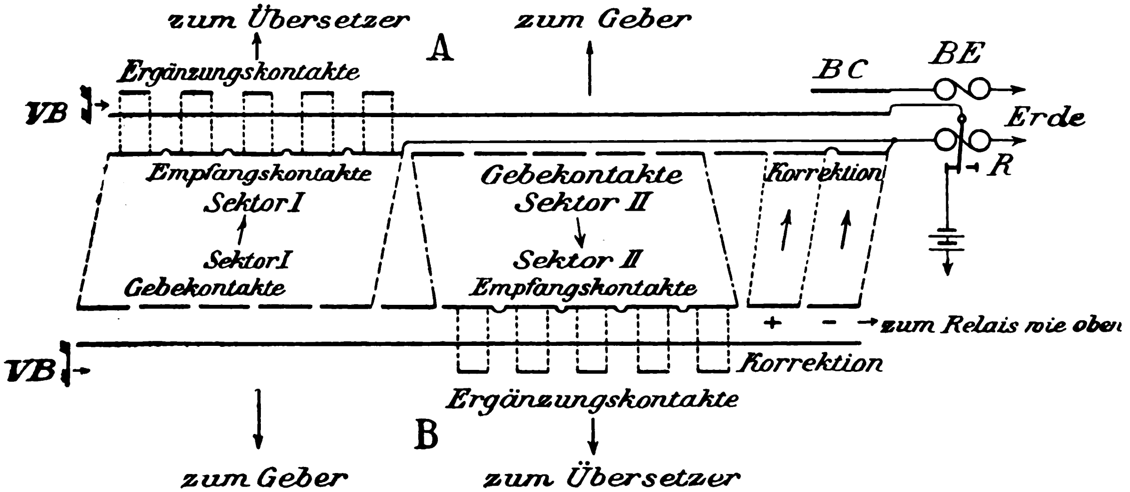
Abb. 4.



R = Relais
BC = Bremskontakt für Korrektion
BE = Bremselektromagnet für Korrektion
VB = Verteilerbürste
Kontakte 12 und 13 zu Korrektionszwecken.

dessen Körper über einen besonderen Schleifring und über Bürsten mit den besonderen, um die Hälfte kürzeren Ergänzungs-Empfangskontakten verbunden ist. Verschiebungen in der Fortpflanzung des Stromes können diesen nun nicht mehr auf die Nachbarempfangskontakte überleiten und so die Nachbar-

Abb. 5.

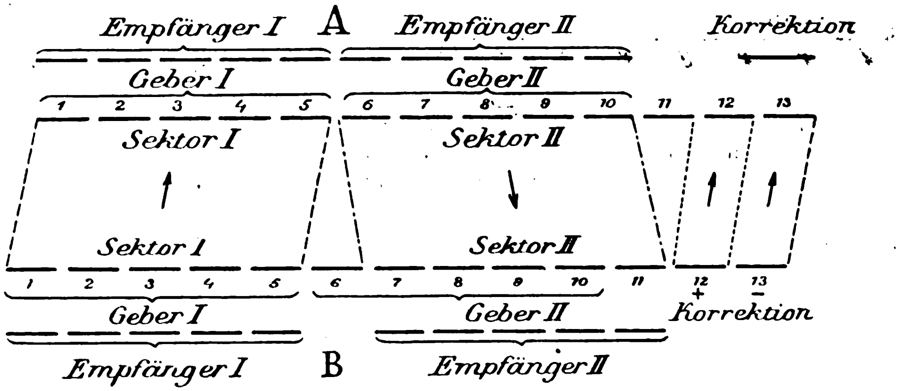


Bezeichnungen wie bei Abb. 4.

elektromagnete beeinflussen, weil der Abstand zwischen den Empfangskontakten durch die Einfügung der neuen Kontakte gewissermaßen vergrößert worden ist. Es findet also eine Berichtigung der angekommenen Stromstöße statt (Abb. 5). Diese Berichtigung arbeitet bei einem Zweifach-Baudot

gut und sicher. Die Zeitdauer für das Bestreichen jedes Kontakts beträgt $^1/_{78}$ Sekunde. Bei einem Vierfachapparat würde die Zeitdauer der Kontaktberührung auf $^1/_{144}$ und bei einem Sechsfachapparat sogar auf weniger als $^1/_{180}$ Sekunde herabsinken. Bei einer so kurzen Dauer ist ein sicheres Ansprechen der Empfangselektromagnete nicht mehr möglich. Für den Vierfach- und den Sechsfach-Baudot ist daher in neuerer Zeit eine Änderung getroffen worden. Man hat die Empfangszusatzkontakte ebenfalls verkürzt, an sie aber nicht die Elektromagnetrollen der Übersetzer unmittelbar angeschlossen, sondern erst ein sehr empfindliches Relais mit Nebenschluß angeschaltet, das seinerseits die Übersetzer betätigt. Die angekommenen Stromstöße werden bei dieser Schaltung mit Hilfe der kurzen Ergänzungskontakte erst berichtigt und dann wieder mit Hilfe einer weiteren Kontaktreihe und des Relais auf die für die Übersetzer notwendige Länge gebracht.

Abb. 6.



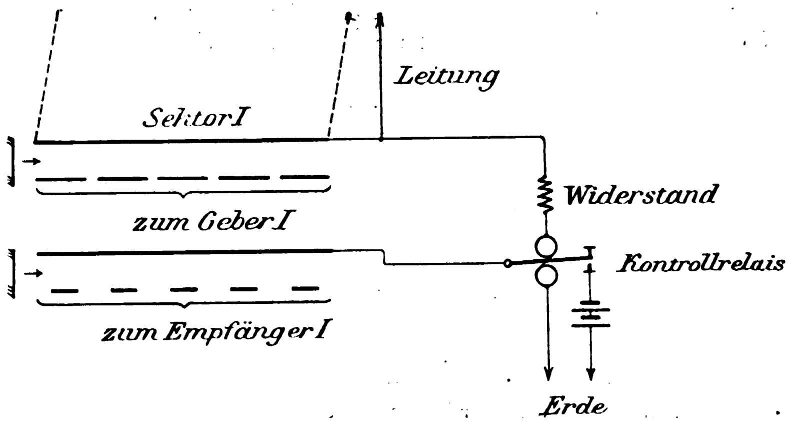
Bei den Diagrammen und Stromläufen nach Abb. 3 bis 5 war immer der eine Sektor lediglich für die Richtung *A-B*, der andere lediglich für die Richtung *B-A* bestimmt; die Telegraphierrichtung ließ sich dabei auf keinem der beiden Sektoren umkehren. Eine solche Möglichkeit ist aber sehr erwünscht; die im Betriebe vorübergehend auftretenden Anhäufungen erfordern, daß beide Sektoren sich für beide Richtungen benutzen lassen. Auch dieser Forderung läßt sich mit dem Baudotapparat genügen. Zu dem Zwecke erhalten solche Baudoteinrichtungen für jeden Sektor einen Geber und einen Empfänger sowie einen Umschalter (Abb. 6). Beim Übergange vom Geben zum Nehmen und umgekehrt braucht dann nur der Umschalter umgelegt zu werden. Die beim Geben nicht benutzten Empfänger werden unter Zwischenschaltung eines Kontrollrelais und eines Widerstandes als Mitleseapparate verwendet, so daß jeder gebende Beamte wie beim Hughes seine eigenen Zeichen kontrollieren kann (Abb. 7). Der Widerstand ist nach den Widerstandsverhältnissen der Leitung abgeglichen. In gleicher Weise paßt sich auch der Dreifach- und der Vierfach-Baudot den wechselnden Betriebsverhältnissen an; z. B. bietet ein Vierfachapparat folgende Schaltmöglichkeiten:

1. Richtung *A-B* 2 Sektoren, *B-A* 2 Sektoren,
2. - - 1 Sektor, - 3 - ,
3. - - 3 Sektoren, - 1 Sektor.

Die Schaltung muß jedoch immer so eingerichtet werden, daß während jeder Bürstenumdrehung nur höchstens ein einziger Wechsel der Stromrichtung stattfindet, wie es in Abb. 8 dargestellt ist.

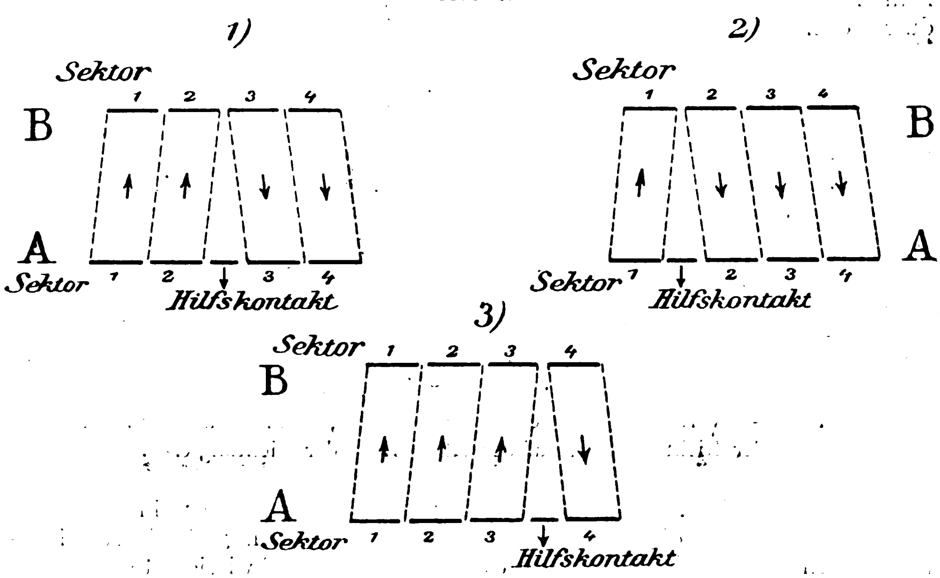
Wenn die Telegraphenleitungen zu lang sind, oder wenn der Zustand des Leiters es sonst erfordert, müssen unterwegs Übertragungen eingerichtet werden. Die gewöhnlichen nichtpolarisierten Relais eignen sich dafür nicht, weil beim Baudot Ströme beider Richtungen verwendet werden. Benutzt

Abb. 7.



man zu einer telegraphischen Verbindung zwischen zwei Anstalten 2 Leitungsdrähte und wird in jedem Drahte nur in einer Richtung gearbeitet, so hat die Einschaltung von Relais keine Schwierigkeiten; Ruhe- und Arbeitskontakt müssen jedoch je mit einer Batterie verbunden sein. Eine Be-

Abb. 8.

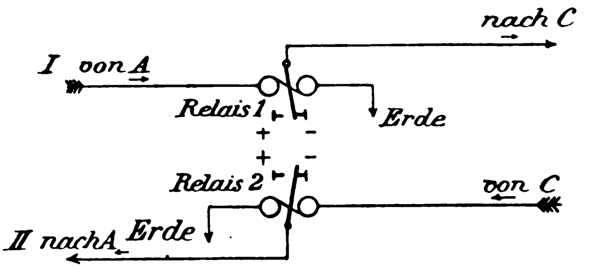


richtigung der ankommenden Zeichen in dem vorerwähnten Sinne findet bei einer solchen Übertragung nicht statt (vgl. Abb. 9). Wird ein Leitungsdraht für wechselseitiges Arbeiten benutzt, so läßt sich ein Verteiler als automatisches Relais verwenden. Die Übertragungsämter erhalten dann einen

mit den Endämtern gleichlaufenden Verteiler. Schematisch ist die Schaltung in Abb. 10 dargestellt. In der ersten Hälfte des Bürstenumlaufs ist *A* mit den Relaisrollen verbunden, während Plus- oder Minus-Ströme vom Relais nach *C* weitergesandt werden; in der zweiten Hälfte verlaufen die von *C* kommenden Ströme durch die Relaisrollen und werden nach *A* übertragen.

Weiter genügt es oft nicht, daß die Berichtigung der ankommenden Ströme nur auf den Endämtern stattfindet; sie macht sich vielmehr bei langen Lei-

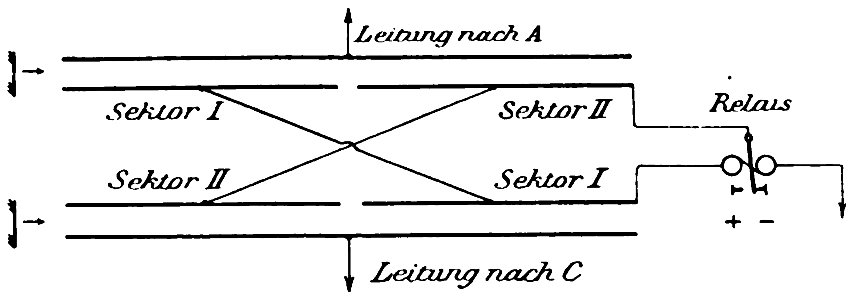
Abb. 9.



Auf Draht I wird nur in der Richtung *A-C*, auf Draht II nur in der Richtung *C-A* gearbeitet.

tungen auch auf den Übertragungsämtern nötig. Bei diesen werden die ankommenden Stromstöße zu dem Zwecke in der schon beschriebenen Weise mit Hilfe der kurzen Ergänzungskontakte berichtigt und darauf mit besonderer Vorrichtung nach dem Endamte weitergegeben. Nimmt man hierzu e i n Relais, so werden die an sich berichtigten Stromstöße durch d e n s e l b e n Relaisanker wohl hintereinander in die Leitung weiter-

Abb. 10.

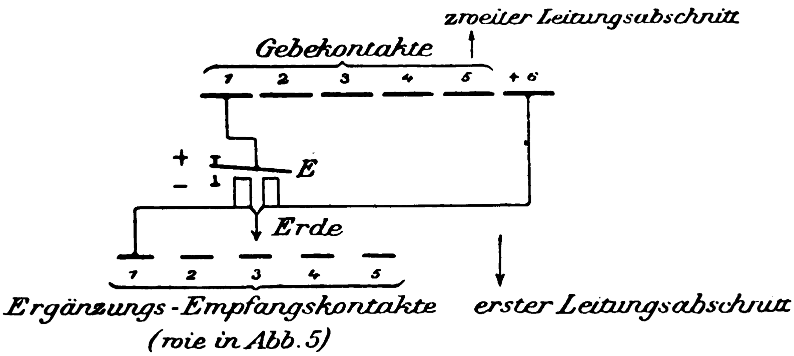


Auf Draht *A-C* wird in beiden Richtungen gearbeitet, und zwar auf der Hälfte I in der Richtung *A-C*, auf der Hälfte II in der Richtung *C-A*.

gegeben; beim Vorhandensein mehrerer Übertragungsämter in derselben Leitung verursacht diese Art Übertragung jedoch häufig Betriebschwierigkeiten. In den letzten Jahren ist es gelungen, der Schwierigkeiten Herr zu werden: man nimmt auf den Übertragungsämtern außer der Berichtigung der ankommenden Zeichen auch noch eine vollständige V e r t e i l u n g der zueinander gehörenden fünf Stromstöße eines jeden Sektors auf 5 getrennte Elektromagnete vor, die mit ihren 5 Hebeln 5 neue Stromstöße in die Leitung senden; die Elektromagnete und ihre Hebel vereinigen in sich

also gewissermaßen einen Empfänger und einen Geber. Die Einrichtung heißt Retransmetteur. Erst durch die Einschaltung dieser sinnreichen Vorrichtung läßt sich der Baudotbetrieb in erweitertem Umfange, besonders auf langen Leitungen mit mehreren Übertragungsämtern, einrichten. Die 5 Hebel des Retransmetteurs sind mit der Ruhe- und der Arbeitsbatterie verbunden und an die 5 Gebekontakte des zugehörenden Verteilersektors angeschlossen wie die Tasten eines gewöhnlichen Gebers; sie werden durch die 5 Elektromagnete betätigt. Aus Abb. 11 ist die Wirkung des Retransmetteurs zu ersehen. Kommt z. B. ein Arbeitstrom auf dem Kontakt 1 des Übertragungsamts an, so betätigt er oder der durch ihn erzeugte Ortstrom nach seiner Berichtigung den Retransmetteur-Elektromagnet 1 und dadurch

Abb. 11.



Retransmetteur.
E = ein Elektromagnet mit Hebel des Retransmetteurs.
(Ist nur für Kontakt 1 gezeichnet.)

den Retransmetteur-Hebel 1; dieser kommt nun mit der Arbeitsbatterie in Verbindung, und der Strom wird, wenn die Verteilerbürste über den zugehörigen Gebekontakt hinwegstreicht, in den zweiten Leitungsabschnitt weitergesandt. Eine Ortsbatterie, die mit einem besonderen Kontakt (6) des Verteilers verbunden ist, bringt bei Bürstendurchgang die betätigten Elektromagnethebel wieder in die Ruhelage zurück. Aus Abb. 12 ist die Schaltung im ganzen ersichtlich. Die Weitersendung der Zeichen durch den Retransmetteur geschieht $^1/_2$ Umdrehung später als der Empfang. Mittels besonderer Hilfschaltungen kann das Zwischenamt sowohl den Empfang der eingehenden Zeichen als auch ihre Weitergabe überwachen oder sich selbst in die Leitung einschalten.

Baudotverbindungen der bisher beschriebenen Art mit Zweifach-, Dreifach- und Vierfachbetrieb sind in Frankreich zahlreich, mit und ohne Übertragung, mit und ohne Zeichenberichtigung. Außerdem gibt es eine einzige sechsfache Verbindung zwischen Paris und Marseille mit Übertragung in Lyon. Diese Verbindung besteht aus 2 Leitungsdrähten, von denen jeder nur in einer Richtung, und zwar sechsfach betrieben wird; im ganzen können also auf dieser Verbindung 12 Telegramme gleichzeitig übermittelt werden. Die Übertragung in Lyon ist nach Abb. 9 geschaltet. In ihren Grundzügen ist die Einrichtung die gleiche wie beim Vierfachbaudot, nur sind natürlich die Kontakte vermehrt; jedoch hat man sich in dieser Beziehung einige Beschränkung auferlegen können, weil jedes Apparatsystem

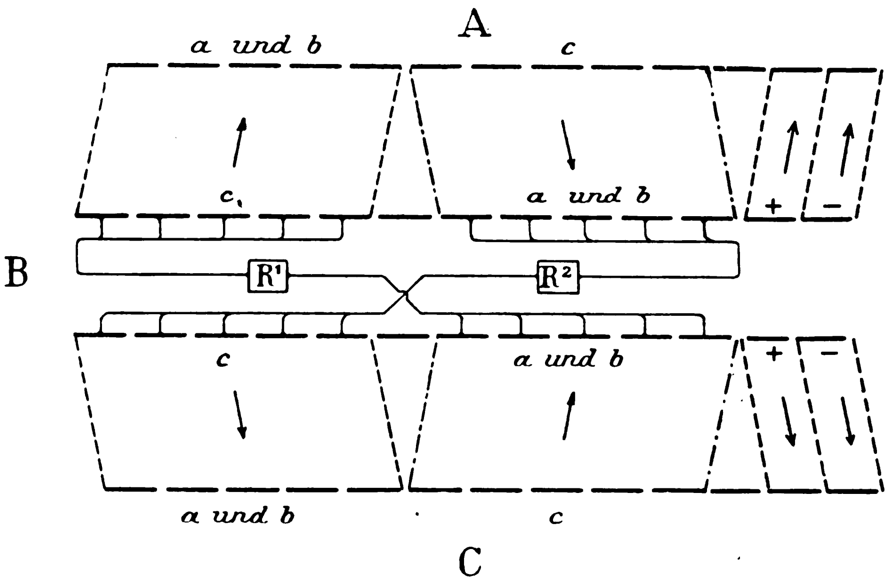
nur für eine einzige Telegraphierrichtung bestimmt ist. Marseille sendet seine Korrektionströme nach Paris. Es hat am Verteiler

eine vordere Verteilerscheibe mit 30 Kontakten,
eine hintere Verteilerscheibe mit 32 Kontakten.

Paris hat einen Verteiler mit

einer vorderen Verteilerscheibe mit 32 Kontakten,
einer hinteren Verteilerscheibe mit 30 Kontakten.

Abb. 12.



R^1 und R^2 = Retransmetteure   *b* = Ergänzungskontakte (zur Berichtigung)
a = Empfangskontakte   *c* = Gebekontakte.
Die Ergänzungskontakte sind der Übersichtlichkeit wegen nicht besonders gezeichnet.

Eine Kontrolle für die gebenden Beamten ist nicht vorgesehen. Den nötigen Vorrat an Apparaten und Verteilern für Störungen hat man dadurch geschaffen, daß man zu dem Verteiler mit seinen 12 Arbeitstischen (6 Gebe- und 6 Empfangstischen) noch einen besonderen gleich gebauten

Abb. 13.



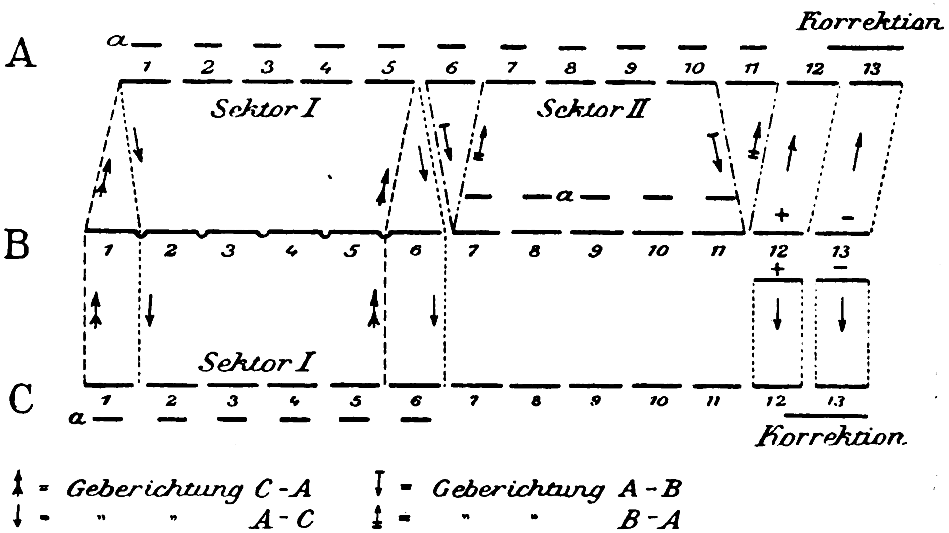
Staffelschaltung.

Verteiler aufgestellt und mit dem ersten Verteiler parallel geschaltet hat; ferner hat man jeden Arbeitstisch sowohl mit Geber wie mit Empfänger ausgerüstet. An den ersten Verteiler sind die Geber der Tische 2, 4, 6, 8, 10, 12, an den zweiten die Empfänger derselben Tische angeschlossen. Die Geber der Tische 1, 3, 5, 7, 9, 11 liegen am Verteiler 2, die Empfänger derselben Tische am Verteiler 1. Wenn also Verteiler 1 mit 6 Gebern (Tisch 2, 4, 6, 8, 10, 12) und 6 Empfängern (Tisch 1, 3, 5, 7, 9, 11) im Betrieb ist, be-

findet sich Verteiler 2 mit 6 Gebern (Tisch 1, 3, 5, 7, 9, 11) und 6 Empfängern (Tisch 2, 4, 6, 8, 10, 12) in Reserve oder umgekehrt.

Bisher war immer die Rede gewesen von zwei Anstalten, die miteinander auf einem Leitungsdrahte Telegramme austauschen, wie es auch beim Hughes der Fall ist. Der Baudot gestattet auch noch — was beim Hughes nicht möglich ist — ein Amt durch einen einzigen Leitungsdraht zugleich mit zwei anderen Ämtern in voneinander unabhängige Verbindung zu setzen (Abb. 13). Wenn beim Hughesbetrieb Amt *A* mit *B* und *C* telegraphisch verkehren will, ist eine Leitung *A-B* und eine zweite Leitung *A-C* erforderlich. Beim Baudot dagegen genügt eine einzige Leitung *A-B-C* für beide Verbindungen;

Abb. 14.



a = Ergänzungs-Empfangskontakte
A-B-C: gewöhnliche Zweifach-Staffelschaltung.

die Leitung *A-B* wird dabei ganz gespart. Diese Hintereinanderschaltung der drei Anstalten *A*, *B*, *C* und ihre Verbindung durch einen Draht nennt man Staffelschaltung (communication échelonnée). Das Amt *A* wird von den Franzosen mit »poste principal«, Amt *B* mit »poste intermédiaire« und Amt *C* mit »poste extrême« (Hauptanstalt, Zwischenanstalt und Endanstalt) bezeichnet. Bei den Staffelschaltungen unterscheidet man:

gewöhnliche (simple), das sind solche, wo nur zwischen Hauptanstalt und Zwischenanstalt und zwischen Hauptanstalt und Endanstalt ein Verkehr stattfindet, und

vollständige (complète), das sind solche, wo außerdem noch Endanstalt und Zwischenanstalt miteinander verkehren.

Bei beiden Arten gibt es Zweifach-, Dreifach- und Vierfachschaltungen, je nach der Zahl der bei der Hauptanstalt benutzten Sektoren.

A. Gewöhnliche und vollständige Zweifach-Staffelschaltungen.

Bei der gewöhnlichen Zweifach-Staffelschaltung hat die Hauptanstalt *A* auf ihrem Verteiler 2 Sektoren je mit 1 Geber und 1 Empfänger. Mit *C* arbeitet sie auf Sektor 1, mit *B* auf Sektor 2 (Abb. 14 und 15). Die von *A* auf den Kontakten 1 bis 5 des Sektors 1 ausgesandten Stromstöße

finden in *B* in den miteinander verbundenen Kontakten 1 bis 6 einen Durchgang und gelangen zu den Kontakten 2 bis 6 des Amtes *C*. *C* gibt nach *A* auf den Kontakten 1 bis 5 seines Sektors 1, die Ströme kommen bei *A* auf den Kontakten 1 bis 5 an. Nach *B* gibt *A* auf Sektor 2 mit den Kontakten 6 bis 10, diese Ströme erhält *B* auf den Kontakten 7 bis 11. Die von *B* auf seinen Kontakten 7 bis 11 abgesandten Stromstöße kommen bei *A* auf 7 bis 11 an. Das Zwischenamt sendet ferner bei jeder Umdrehung der Verteilerbürsten mittels der Kontakte 12 und 13 nach jedem der Außenämter die Korrektionströme zu gleicher Zeit. Bei *A* tritt, wie aus der Abb. 14 ersichtlich ist, auf Sektor 2 eine Verschiebung der benutzten Kontakte zwischen Geben und Empfangen im Verkehr mit *B* ein (beim Geben 6 bis 10, beim Empfangen 7 bis 11). Das gleiche ist bei *C* auf Sektor 1 der Fall (beim Geben 1 bis 5, beim Empfangen 2 bis 6). Um trotz dieser Verschiebung die Empfangsübersetzer zugleich als Kontrollapparate für den Geber benutzen zu können, erhalten diese beiden Sektoren 6 statt 5 Kontakte und dazu einen Umschalter, mit dem die Empfangsübersetzer entweder an die Gebekontakte oder an die Empfangskontakte angeschaltet werden können.

Da auf demselben Sektor sowohl gegeben wie empfangen wird und ein zweiter Sektor für den Verkehr zwischen denselben Anstalten nicht zur Verfügung steht, bedarf es noch einer Vorrichtung zum Unterbrechen des gebenden Amtes. Dies kann auf verschiedene Weise erreicht werden.

1. Man verwendet ein Differentialrelais. An die eine Wicklung wird die wirkliche Leitung, an die andere eine künstliche Leitung mit Erde gelegt; am Scheitel des Differentialrelais liegt der Geber mit der Batterie. Sendet das gebende Amt Ströme in die Leitung, so spricht infolge der Differentialwirkung der beiden Wicklungen das Relais nicht an. Unterbricht aber das empfangende Amt und drückt die 5 Tasten des Gebers, so ist die Wirkung auf die beiden Wicklungen des Relais ungleich, und es spricht an; die Unterbrechung kann mithin von dem gebenden Beamten bemerkt werden.

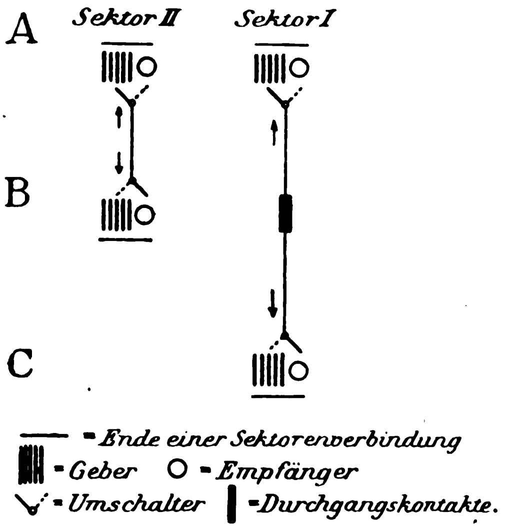
2. Die Schaltung hatte besonders auf langen Leitungen einige Betriebschwierigkeiten im Gefolge. Seit 1911 werden neue Schaltungen für den Staffelbetrieb angewendet und die alten nach und nach wie folgt umgeändert: das Differentialrelais fällt weg, jedes Amt erhält genau die gleiche Einrichtung wie für einfache, nicht gestaffelte Schaltungen mit gewöhnlichen Relais. Zur Unterbrechung dient ein besonderer Kontakt auf der Verteilerscheibe und zum Empfange der Unterbrechungszeichen ein besonderer Wecker. Die Hauptanstalt erhält 1 Verteiler mit 2 Scheiben, deren eine 14 Kontakte besitzt und für den Verkehr mit der Endanstalt bestimmt ist, während die andere 17 Kontakte hat und dem Verkehr mit der Zwischenanstalt dient. Demgemäß hat die Zwischenanstalt eine Verteilerscheibe mit 17 und die Endanstalt eine solche mit 14 Kontakten. Auf diese Weise haben die Ströme zwischen *A* und *C* beim Durchgange durch *B* infolge der hohen Zahl der Durchgangskontakte genügend großen Spielraum und gestatten den Betrieb auch auf langen Leitungen. Zur Unterbrechung einer Übermittelung braucht das unterbrechende Amt nur seinen Hauptumschalter von »Empfangen« auf »Geben« umzustellen und alle Tasten des Gebers zu drücken. Die Korrektionströme werden auch bei dieser Schaltung vom Zwischenamte zu gleicher Zeit nach den beiden anderen Ämtern gesandt.

Wenn es der Verkehr erfordert, kann die eben beschriebene gewöhnliche Staffelschaltung auch zur vollständigen erweitert werden; dadurch wird noch ein Verkehr zwischen Endanstalt und Zwischenanstalt ermöglicht. Zu dem Zwecke erhalten die beiden Ämter *B* und *C* an ihren Verteilern eine zweite

Scheibe gewöhnlich mit 19 Kontakten. Auf der Hauptanstalt wird die Schaltung nicht geändert (Abb. 16).

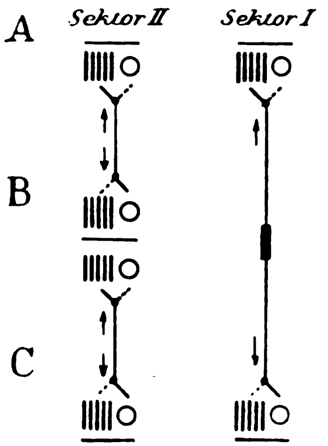
Die Verbindung ist aber noch weiter ausbaufähig: es kommt vor, daß wegen plötzlicher Anhäufung das Hauptamt statt 1 Sektor für *B* und einen für *C* vorübergehend 2 Sektoren für den Verkehr mit *B* braucht. Für solche Fälle wird das Zwischenamt noch mit einem weiteren Arbeitstisch und mit einem besonderen Umschalter ausgerüstet; durch den Umschalter können die Durchgangskontakte des Verteilers für die Verbindung *A*-*B* einmal mit dem Außenamte *C*, dann aber auch mit dem Apparatsystem des Zwischenamts selbst verbunden werden. Hat sich das Amt *B* in den gewöhnlich für *C* bestimmten

Abb. 15.



A-*B*-*C*: gewöhnliche Zweifach-Staffelschaltung (schematische Darstellung der Sektorenverbindung auf einem Leitungsdraht).

Abb. 16.



A-*B*-*C*: vollständige Zweifach-Staffelschaltung auf einem Leitungsdraht *A*-*B*-*C*.

Sektor eingeschaltet, so sind die beiden Leitungsteilstrecken tatsächlich voneinander getrennt, und es besteht eine Zweifachverbindung *A*-*B* und eine Einfachverbindung *B*-*C*.

B. Dreifach-Staffelschaltungen.

Bei den gewöhnlichen Schaltungen dieser Art sind für den Verkehr *A*-*B* 2 Sektoren und für den Verkehr *A*-*C* 1 Sektor vorgesehen oder für *A*-*B* 1 Sektor und für *A*-*C* 2 (Abb. 17). Alle diese Sektorenverbindungen können nach Belieben und nach Bedarf entweder nur für eine Richtung oder abwechselnd für beide Richtungen benutzt werden; auch braucht nur auf einem Sektor gearbeitet zu werden, während der andere vorübergehend unbenutzt bleiben kann. Mit dieser Einrichtung ist es auch möglich, bei vorübergehenden Verkehrschwankungen 1 Sektor zwischen *A* und *B* gegenseitig auszutauschen, so daß bald *B*, bald *C* über 2 Sektoren zum Arbeiten mit *A* verfügt. Deshalb besitzt *B* wie *C* je 2 Empfangs- und 2 Gebesysteme.

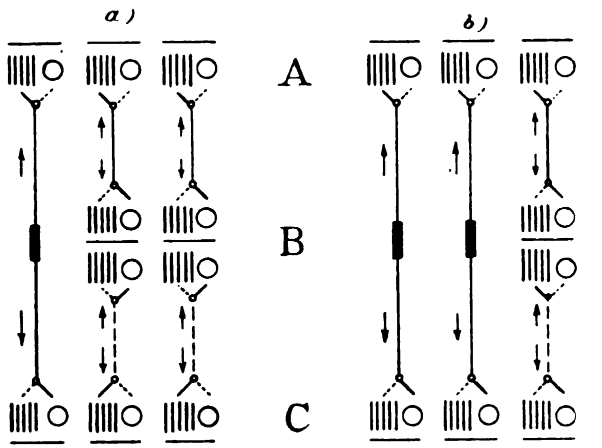
Ebenso wie die Zweifachschaltungen, können auch die gewöhnlichen Dreifachschaltungen zu vollständigen Staffelschaltungen ausgebildet werden. Eine solche Verbindung besteht beispielsweise zwischen Bordeaux, Toulouse und

Montpellier; Bordeaux arbeitet auf 2 Sektoren mit Toulouse und auf 1 Sektor mit Montpellier; außerdem hat Toulouse 2 Sektoren für den Verkehr mit Montpellier. Bei dieser Schaltung hat Toulouse einen Verteiler mit 2 Scheiben zu je 19 Kontakten und 4 Arbeitstische, jedes Endamt deren 3. Alle Sektoren können in beiden Telegraphierrichtungen betrieben werden.

C. Vierfach-Staffelschaltungen.

Bei den Vierfachschaltungen ist die Hauptanstalt *A* durch je 2 Sektoren mit *B* und *C* verbunden; *B* kann außerdem noch durch mindestens 1 Sektor mit *C* verbunden sein. Das Hauptamt besitzt eine gewöhnliche Baudot-Vierfacheinrichtung, das Zwischenamt wie das Endamt ebenfalls eine Vierfacheinrichtung, aber einen Verteiler mit 2 Scheiben zu 24 und 19 Kontakten.

Abb. 17.

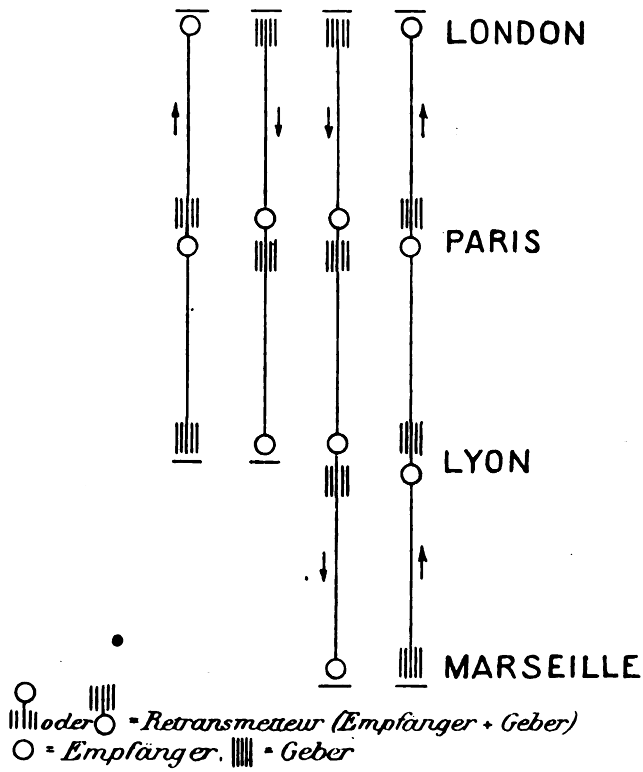


a und *b* = Dreifach-Staffelschaltung
(ausgezogene Linien: gewöhnliche;
ergänzt durch gestrichelte Linien: vollständige Staffelschaltung).

Wenn bei der Staffelschaltung das Amt *B* von *A* und von *C* weit entfernt lag, so daß die Durchgangströme zu schwach beim Empfangsamt ankamen, hatte man bisher auf dem Amte *B* ein einfaches Baudotrelais in jeden Durchgangsektor eingeschaltet und an jeden der beiden Kontakte des Relais eine passende Batterie angelegt. Seit der Einführung der Retransmetteure verwendet man zu solchen Übertragungen fast nur noch die Retransmetteure, weil diese, wie schon dargelegt, eine viel sicherere und genauere Übermittelung ermöglichen. Ämter mit Retransmetteur müssen soviel mal zwei Empfangs- und Gebeeinrichtungen haben, als Sektoren auf Übertragung geschaltet sind. Es gibt eine bemerkenswerte Staffelverbindung London–Lyon–Marseille, die mit Retransmetteuren ausgerüstet ist (Abb. 18). London hat eine gewöhnliche Baudot-Vierfacheinrichtung, 2 Sektoren davon sind für den Verkehr mit Lyon und die 2 anderen für den Verkehr mit Marseille bestimmt. In Paris liegen alle Sektoren auf Retransmetteur, in Lyon außerdem die beiden London–Marseille. Lyon besitzt einen vierfachen Verteiler für die Richtung nach Paris und einen zweifachen für die Richtung nach Marseille; außerdem sind für die beiden auf Retransmetteur liegenden Sektoren einige Mehrfachumschalter in Lyon aufgestellt. In Paris ist dementsprechend die doppelte Einrichtung wie in Lyon vorhanden, weil daselbst

4 Sektoren auf Retransmetteur liegen. Mit Hilfe der Mehrfachumschalter können die durchgehenden Sektorenverbindungen sowohl vor dem Retransmetteur als auch dahinter zur Kontrolle auf einen Empfangsapparat geschaltet werden. Der Stromlauf ist in Abb. 19 schematisch für einen Sektor und für alle beteiligten Ämter dargestellt. Aus der Abbildung ist zu ersehen, daß die Ruhe- und die Arbeitströme vom Geber in Marseille über den Verteilersektor in die Leitung nach Lyon fließen; in der Abzweigung dazu liegt das

Abb. 18.

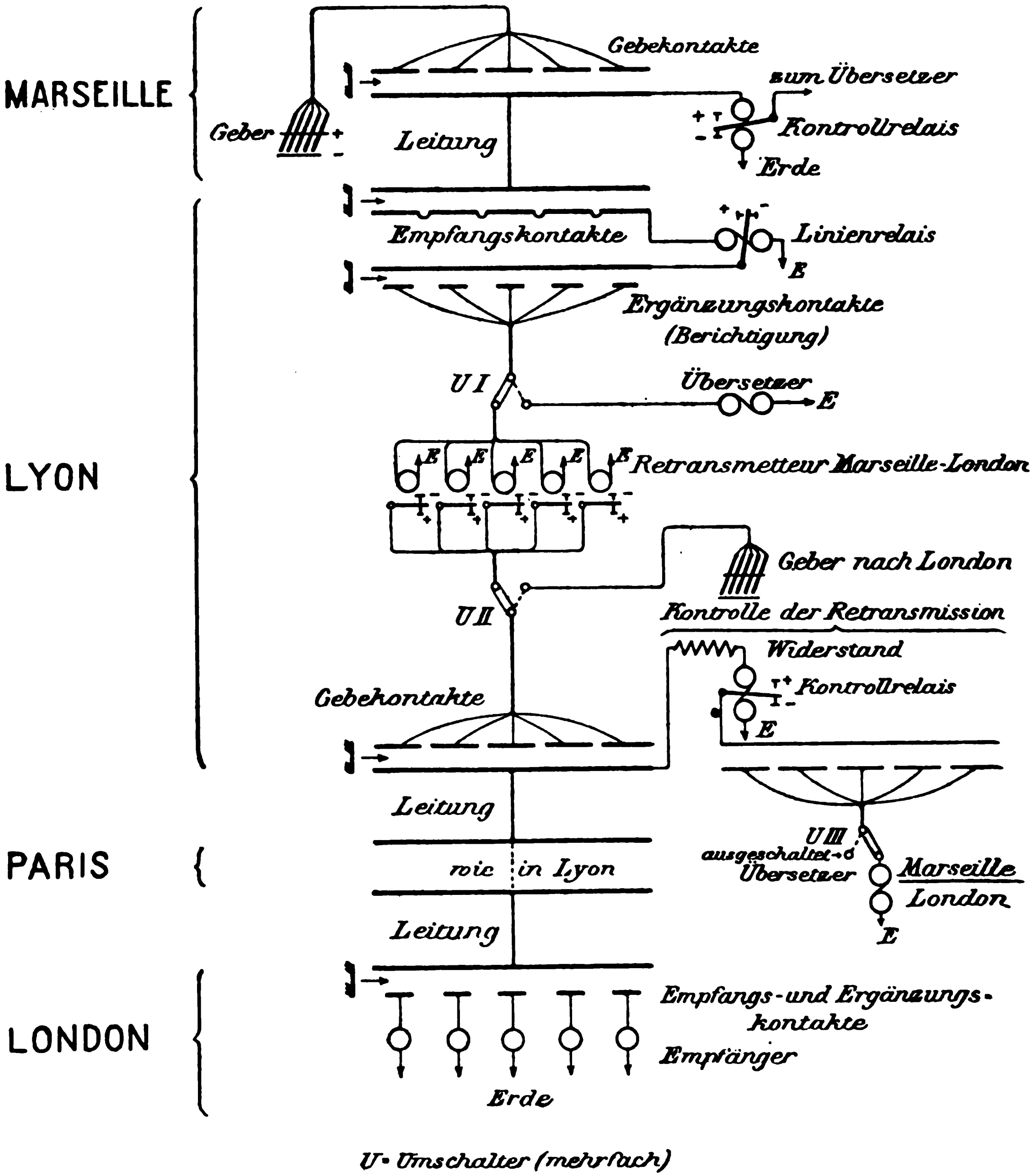


Erforderlich ein Leitungsdraht London-Marseille (rd. 1150 km).
Gewöhnliche Vierfach-Staffelschaltung London-Lyon-Marseille.

Kontrollrelais, an das ein Übersetzer zum Kontrollieren der abgehenden Schriftzeichen angeschaltet ist. In Lyon durchfließen die ankommenden Zeichenströme die Empfangskontakte des Verteilers und das Empfangsrelais; dieses sendet seinerseits Ortströme über die Berichtigungs- und Ergänzungskontakte desselben Verteilers, die über den Mehrfachumschalter U_I und, bei Rechtsstellung des Umschalters, zum Empfangsübersetzer fließen, so daß ein Verkehr zwischen Marseille und Lyon stattfinden kann. Bei Linksstellung des Umschalters U_I ist der Sektor auf Retransmetteur geschaltet. Die von diesem ausgehenden Ströme fließen wieder über einen Mehrfachumschalter U_{II}, die Gebekontakte des Verteilers für die Richtung nach London und darauf in die Leitung. In der Abzweigung dazu liegt ein Kontrollrelais mit angeschalteten Empfangskontakten für den Übersetzer Marseille–London. Die Abzweigung ermöglicht die Überwachung der abgehenden Retransmetteur-

ströme. Durch den Umschalter U_{II} kann an Stelle des Retransmetteurs auch ein Geber eingeschaltet werden, so daß eine telegraphische Verbindung Lyon–London hergestellt wird. In Paris ist der Stromverlauf der gleiche wie in

Abb. 19.



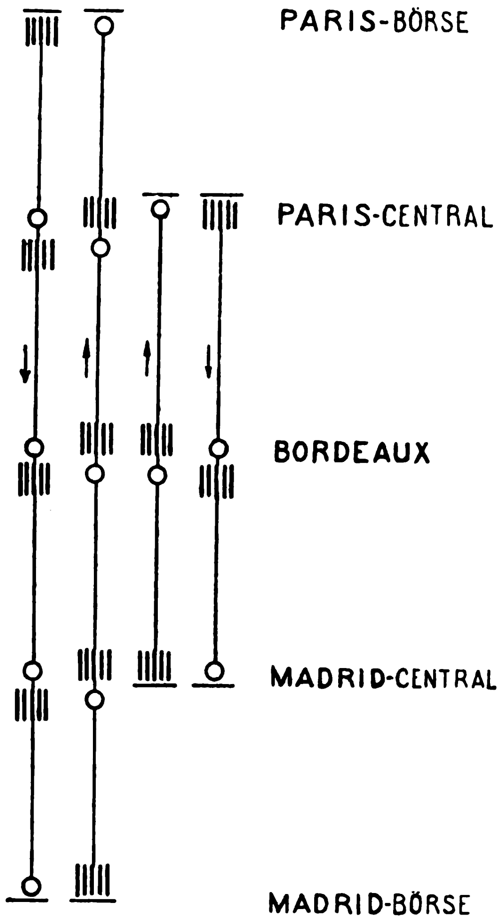
Lyon. In London fließen die ankommenden Ströme über die Empfangskontakte und die Ergänzungskontakte zu den Übersetzern.

Auf den übrigen Sektoren wickelt sich der Verkehr in ähnlicher Weise ab.

Der Übersichtlichkeit wegen sind in der Abb. 19 nur die für die Zeichengebung unbedingt nötigen Kontakte und Vorrichtungen aufgeführt.

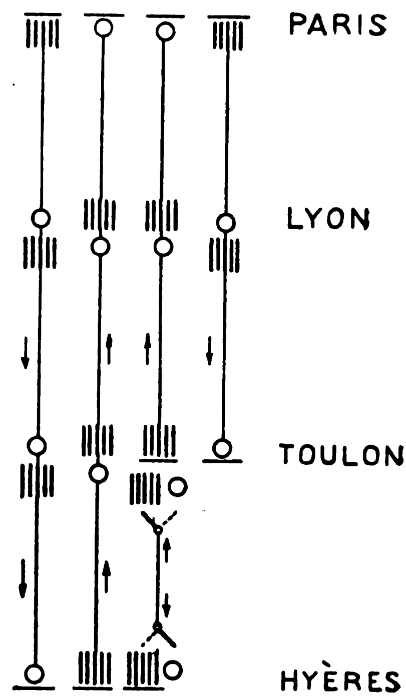
Eine weitere erwähnenswerte Verbindung besteht von Paris-Börse über Paris-Central, Bordeaux und Madrid-Central nach Madrid-Börse sowie von Paris-Central nach Madrid-Central (Abb. 20). Sie ist gewissermaßen eine

Abb. 20.



Staffelverbindung auf einem Leitungsdraht Paris-Börse—Madrid-Börse.

Abb. 21.



Vierfach-Staffelschaltung, fortgesetzt durch Dreifach-Schaltung.

Vierfachverbindung, bei der beide Enden durch je eine Zweifachverbindung fortgesetzt werden. Die Einrichtung in Paris-Börse und Madrid-Börse gleicht der vorbeschriebenen Einrichtung von Marseille. Jedes Amt hat einen Zweifach-Baudot; ein Sektor dient dem Verkehr Paris-Madrid, der andere dem Verkehr Madrid-Paris. Paris-Central und Madrid-Central haben die gleichen Einrichtungen wie in der vorgenannten Verbindung Lyon; die beiden Ämter verkehren miteinander auf 2 Sektoren je in einer Richtung, außerdem haben sie die beiden Durchgangsektoren Paris-Börse—Madrid-Börse auf Retransmetteur. In Bordeaux liegen alle 4 Sektoren auf Retransmetteur.

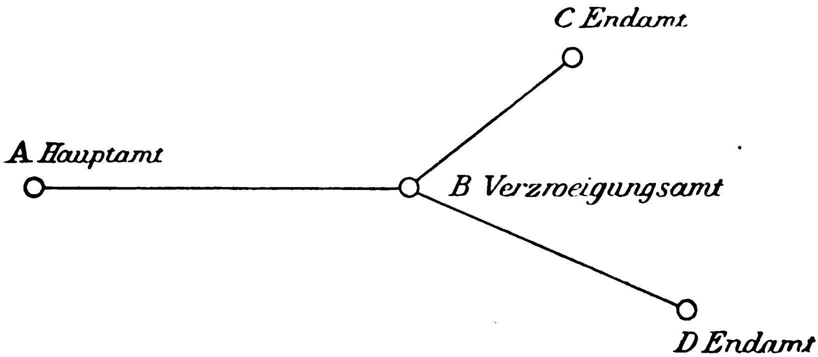
Auf einer weiteren Verbindung Paris-Toulon-Hyères über Lyon wird eine Vierfachverbindung durch eine Dreifachverbindung fortgesetzt. Lyon ist hier

Übertragungsamt; Paris arbeitet in 2 Sektoren mit Toulon und in zwei anderen mit Hyères; zugleich ist in Toulon ein weiterer Sektor angeschaltet, der für den wechselseitigen Verkehr Toulon—Hyères dient (Abb. 21).

D. Verzweigschaltung.

Bei allen bisher beschriebenen Beispielen von Staffelschaltungen lagen immer 3 Anstalten hintereinander und diese waren durch einen einzigen Leitungsdraht miteinander verbunden. Durch die Einführung des Retransmetteurs ist es aber weiterhin möglich geworden, zugleich 4 Anstalten miteinander in telegraphische Verbindung zu setzen, von denen drei in einer Leitung liegen, während die vierte durch eine Zweigleitung an das Zwischenamt

Abb. 22.



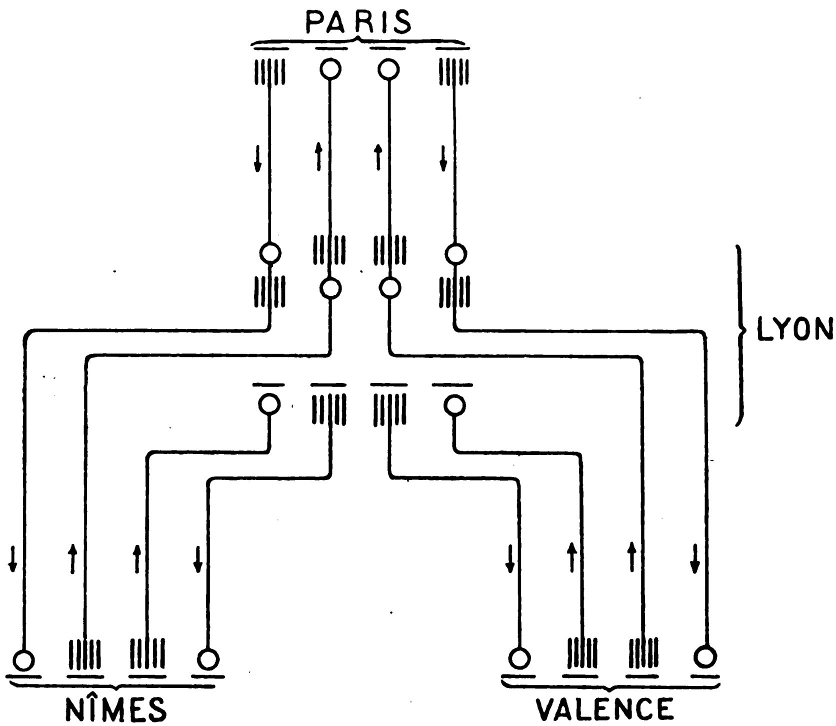
Verzweigschaltung.
Es stehen 4 Ämter miteinander in Verbindung.

angeschaltet ist. Die Schaltung ist in ihren Grundzügen in Abb. 22 dargestellt und heißt »Verzweigschaltung«; das Zwischenamt, wo der Retransmetteur aufgestellt ist, nennt man hier »Verzweigungsamt«. In dem Beispiele der Abb. 23 ist Paris zu gleicher Zeit auf derselben Leitung über Lyon mit Nîmes und mit Valence, außerdem ist Lyon mit Nîmes und mit Valence verbunden. Paris, Nîmes und Valence haben je eine Baudot-Vierfacheinrichtung; Lyon hat zwei getrennte Einrichtungen dieser Art, von denen jede 1 Verteilertisch, 4 Arbeitstische und den Tisch für den Retransmetteur umfaßt. Jede Sektorenverbindung wird nur für eine Telegraphierrichtung benutzt.

Eine ähnliche Verbindung besteht zwischen Paris, Bordeaux, Bayonne und Biarritz (Abb. 24). Paris hat für jedes der beiden Endämter zwei Sektoren, außerdem hat Bordeaux noch je einen Sektor für den Verkehr mit Biarritz und Bayonne. Die Sektorenverbindungen mit Paris sind je für eine Telegraphierrichtung, die zwischen Bordeaux und den Endämtern für wechselseitigen Betrieb eingerichtet. Im Bedarfsfalle läßt sich die Schaltung noch so ausgestalten, daß die Endämter statt 1 Sektor für Bordeaux deren 2 erhalten; für Paris steht ihnen dann nur 1 Sektor zur Verfügung. Will man wegen zu geringen Verkehrsumfanges nur auf einem Teile der Arbeitsplätze arbeiten, so können zwei zusammengehörende Sektoren durch einen Umschalter auf einen Arbeitstisch zusammengeschaltet werden; auch nach einer solchen Umschaltung wickelt sich jede Übermittelung auf dem ein für allemal zugewiesenen Sektor ab.

Eine Verbindung, wie sie zwischen Dijon–Clermont-Ferrand–Marseille–Bordeaux besteht, besitzt eine weitere sehr praktische Einrichtung, nämlich die, daß auch die Sektoren mit Retransmetteur auf den Zwischenämtern für den wechselseitigen Betrieb nutzbar gemacht sind. Im vorbezeichneten Falle wird betrieben: je 1 Sektor abwechselnd zwischen Dijon und Bordeaux sowie zwischen Dijon und Marseille mit je einem Retransmetteur in Clermont, ferner je 1 Sektor abwechselnd zwischen Dijon–Clermont und Clermont–Marseille ohne Retransmetteur (Abb. 25).

Abb. 23.

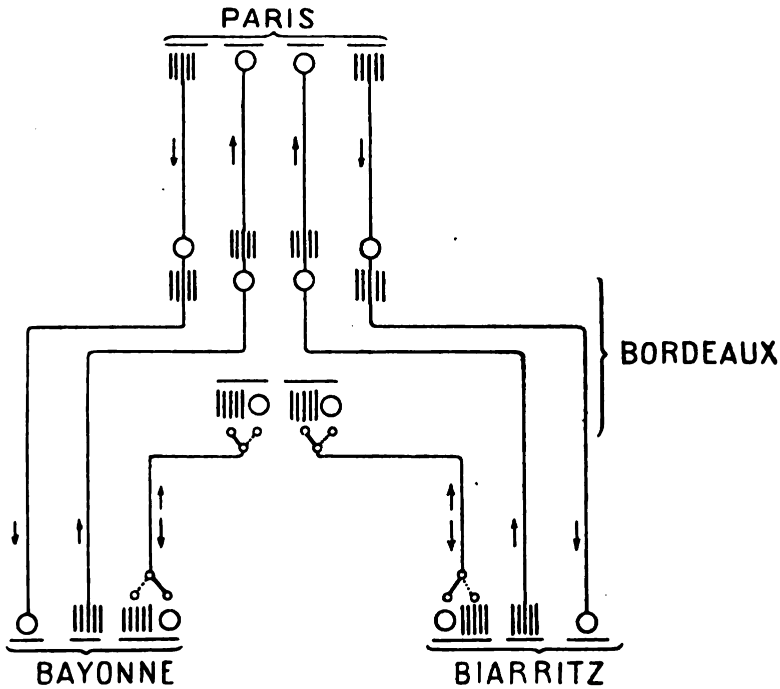


Verzweigschaltung auf einem Leitungsdraht Paris-Lyon-Nîmes mit einem Abzweigdraht Lyon-Valence. Alle vier Ämter haben Vierfach-Betriebsysteme.

In Clermont stehen 2 Verteilertische; davon trägt der eine den Verteiler mit der Scheibe für die Leitung nach Bordeaux, der andere den Verteiler mit den beiden Scheiben für die Richtung nach Marseille und nach Dijon. Sektoren mit Retransmetteur wechselweise zu benutzen, ist nicht ohne weiteres möglich; aus den bisherigen Beispielen war auch immer zu ersehen, daß solche Sektoren nur für eine einzige Telegraphierrichtung dienen. Der Grund ist aus den Abb. 11 und 19 leicht ersichtlich. Um die Sektoren für den Wechselbetrieb nutzbar zu machen, muß noch ein selbsttätiger Stromwender zu dem Retransmetteur zugeschaltet werden, der nach Bedarf die Zuführung zu den Retransmetteur-Hebeln und zu den Retransmetteur-Elektromagneten miteinander vertauscht (Abb. 26). Durch die Abreißfeder wird der Stromwender immer in die eine Lage zurückgezogen, so daß das eine der beiden Ämter bei der Regelstellung des Stromwenders einen Durchgang für seine Ströme

findet; das andere Amt braucht dann nur eine Umstellung des Stromwenders zu veranlassen, wenn es seinerseits geben will. Für gewöhnlich stehen die Federn so, daß nach dem Hauptamte gegeben werden kann, daß also das Hauptamt die Umstellung bewirken muß. Das geschieht durch einen besonderen, dem Stromwender beigegebenen Elektromagneten; wird dieser von einem Strome durchflossen, so legt er die Federn um. Für die Absendung des Stromes hat das Hauptamt auf seinem Verteiler einen besonderen Kontakt, der mit der Arbeitsbatterie verbunden ist.

Abb. 24.



Verzweigschaltung auf einem Leitungsdraht Paris-Bordeaux-Biarritz mit einem Abzweigdraht Bordeaux-Bayonne.
In Paris ein Vierfach-, in Bayonne und Biarritz je ein Dreifach- und in Bordeaux ein Zweifach-Betriebsystem.

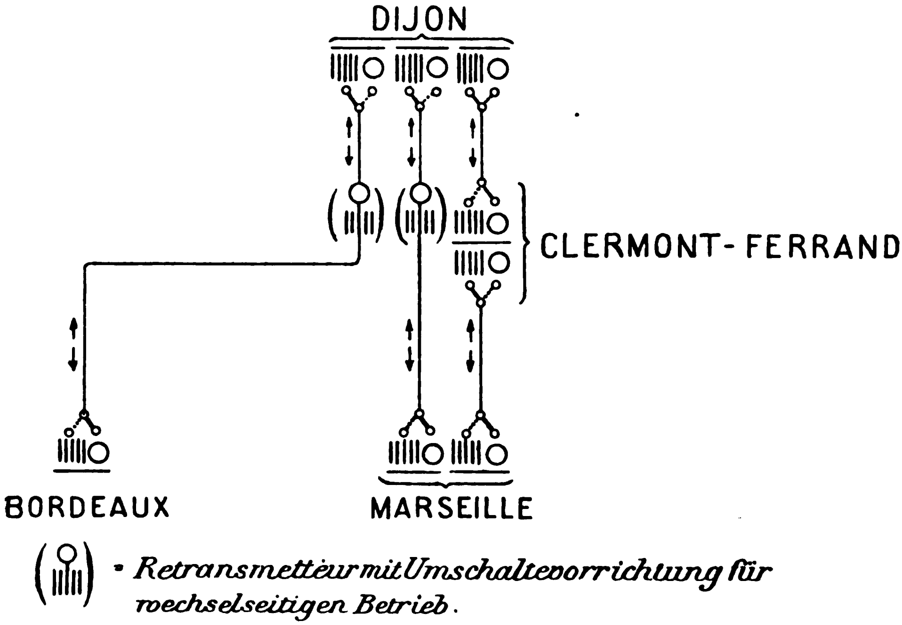
Ähnliche Verbindungen wie die bisher beschriebenen Verzweigschaltungen bestehen noch mehr in Frankreich, sie sind indes alle nach einer der dargestellten Schaltungen eingerichtet.

E. Kabelbetrieb.

Der Baudotbetrieb ist in Frankreich auch auf unterirdischen Kabelleitungen eingeführt. Die elektrischen Verhältnisse der Kabeladern verlangen jedoch einige Abweichungen von den bisher beschriebenen Schaltungen für oberirdische Anlagen. Die ersten Versuche gehen bis in das Jahr 1889 zurück und wurden auf dem Kabel Paris–Bordeaux angestellt. Um sowohl in der Richtung Paris–Bordeaux als auch umgekehrt telegraphieren zu können, brauchte man 2 Kabeladern, eine für jede Richtung. Beide wurden mit dem Baudot-Zweifachapparat betrieben. In Orléans, Tours, Poitiers und Angoulême

mußten Übertragungen eingeschaltet werden. Später wurde die Einrichtung so gestaltet, daß bei gutem Zustande der Kabeladern auch dreifach gearbeitet werden konnte. Zu dem Zwecke sind die Verteiler mit 2 Verteiler-

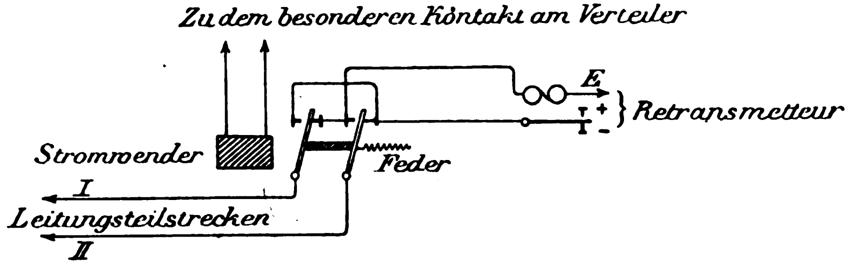
Abb. 25.



Verzweigschaltung mit Retransmetteur und wechselseitiger Benutzung der Sektoren.

scheiben, einer für den zweifachen und einer für den dreifachen Betrieb, ausgerüstet, die sich durch einen Umschalter ein- und ausschalten lassen. Im Jahre 1908 ist eine weitere Verbesserung dieses Betriebs dadurch vorgenommen worden, daß in Tours an Stelle der alten Übertragungsrelais Retransmetteure für die beiden Leitungen eingeschaltet und ebenso wie auf den Endämtern auch Verteiler mit zweifachen und mit dreifachen Verteilerscheiben aufgestellt wurden. Ein wesentlicher Unterschied einer

Abb. 26.



solchen Baudotschaltung gegen die für oberirdische Anlagen besteht darin, daß die Empfangsrelais unmittelbar in die Leitung eingeschaltet sind, daß daher erst die von ihnen erzeugten Ströme über den Verteiler geleitet werden.

Ferner gibt nicht das Übertragungsamt die Korrektionströme, sondern eins der beiden Außenämter, und das Übertragungsamt gibt sie weiter.

Vor etwa 5 Jahren war es dem französischen Telegrapheninspektor Lesaffre in Paris gelungen, einen wechselseitigen Betrieb auf Kabelleitungen zu ermöglichen. So wurde 1908 die Baudot-Kabelverbindung Paris–Rouen (166 km), zu der bis dahin 2 Leitungsdrähte je für Zweifachbetrieb hatten benutzt werden müssen, so vervollkommnet, daß zwischen den beiden Orten ein dreifacher wechselseitiger Betrieb auf einem der Leiter eingerichtet und der verfügbar gewordene zweite Draht für andere Zwecke freigemacht werden konnte. Den gleichen Fortschritt erzielte Lesaffre bei der alten Kabelverbindung Paris–Laon–St. Quentin; aus ihr konnte er zwei getrennte Verbindungen machen: eine Paris–Laon und eine Paris–St. Quentin, jede für Zweifachbaudot mit wechselseitigem Betriebe.

Nach dem gegenwärtigen Stande der Erfahrungen in Frankreich lassen sich die unterirdischen Kabelleitungen mit dem Baudotapparat bei wechselseitiger Benutzung der Sektoren betreiben:

1. vierfach bis zu 125 km Länge,
2. dreifach bis zu 175 km und
3. zweifach bis zu 225 km.

Am Ende solcher Leitungsabschnitte können Übertragungen gewöhnlicher Art oder Retransmetteure eingeschaltet werden, so daß auf diese Weise auch weiter entfernte Orte mittels unterirdischer Baudotverbindung miteinander verkehren können. Auch Staffelschaltungen sind auf Kabelleitungen teilweise eingeführt.

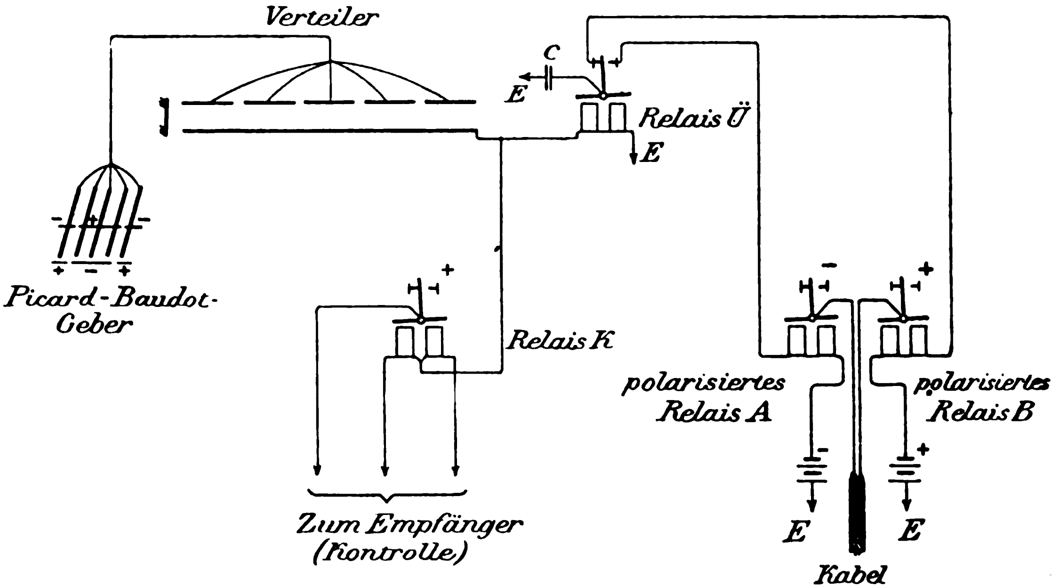
Nach 1900 hatte man die Versuche zur Einrichtung des Baudotbetriebs auch auf Unterseekabel ausgedehnt und mit einer ebenfalls von Lesaffre herrührenden besonderen Entladevorrichtung gute Erfolge erzielt. Zuerst wurde das Kabel Toulon–Ajaccio mit Baudot betrieben. Das Kabel ist 325 km lang, hat 50 Mf Kapazität, 20 Megohm Isolationswiderstand und 1850 Ohm Leitungswiderstand. Der Grundgedanke der Lesaffreschen Schaltung beruht auf folgender Erwägung. Infolge der hohen Kapazität der Unterseekabel werden die in das Kabel gesandten Stromwellen verzögert und verändert, und je häufiger Stromwellen derselben Richtung in die Leitung gesandt werden, um so größer wird die Ladung; wenn man aber stets abwechselnd Plus- oder Minus-Ströme von gleicher Dauer sendet, oder wenn man nach jedem Stromstoße das Kabel wenigstens teilweise entladet, wird der Betrieb wesentlich erleichtert und verbessert. Der Baudotbetrieb für oberirdische und für unterirdische Leitungen wendet, wie wir bisher gesehen haben, zwar Stromstöße beider Richtungen, aber von ungleicher Dauer an, insofern, als oft mehrere Stromstöße derselben Richtung aufeinander folgen. Bei der Lesaffreschen Schaltung wird das Kabel nach jedem Stromstoße auf ein Drittel von dessen Dauer an Erde gelegt. Zu dem Zwecke ist zwischen den einzelnen Gebekontakten des Verteilers je ein kurzer, mit Erde verbundener Kontakt eingefügt. Die Korrektionströme gehen immer von Toulon aus; die dazu erforderlichen Kontakte auf der Verteilerscheibe bestehen nicht aus 2 gleich langen Metallstücken wie bei den bisher beschriebenen Einrichtungen, sondern aus einem kürzeren, zwei längeren und wieder einem kürzeren. Die kürzeren sind mit Erde, der erste längere ist mit dem Plus-, der zweite mit dem Minus-Pol der Batterie verbunden; die längeren sind dreimal so lang als die kürzeren. Auf dem Empfangsamte sind die Zeichenkontakte wie bei den oberirdischen Anlagen zur Zeichenberichtigung verkürzt; außerdem wird auch hier das Kabel noch vor jedem ankommenden Stromstoß an Erde gelegt. Auf diese Weise findet beim Be-

triebe stets an beiden Enden eine Entladung des Kabels statt. Der Verkehr wickelt sich glatt ab. Die beiden Sektoren dieser Zweifacheinrichtung sind sogar von Toulon bis Marseille durch eine oberirdische Leitung unter Einschaltung eines Retransmetteurs in Toulon verlängert. Für den Verkehr zwischen Toulon und Marseille sind ferner noch 2 Sektoren angeschaltet, so daß auf diese Weise ein Staffelbetrieb hergestellt ist: Marseille–Ajaccio 2 Sektoren und außerdem Marseille–Toulon 2 Sektoren (auf einem Leitungsdraht).

Die beiden 118 und 135 km langen Seekabel durch den Kanal, die auf französischer Seite in Dieppe und am Kap d'Antifer landen, ließen bis in die neueste Zeit trotz aller Versuche einen Vierfachbetrieb zwischen London und Paris nicht zu. Erst die Einrichtung der Lesaffreschen Schaltung und die Aufstellung eines Retransmetteurs in Hâvre führten zum Ziele, obgleich die Entladeschaltung nur einseitig, auf französischer Seite, vorhanden ist. 2 Sektoren dienen dem Verkehr London–Paris und 2 dem Verkehr London–Hâvre, die Kabel werden also wechselseitig benutzt, jeder Sektor aber nur für eine Telegraphierrichtung.

Ein weiterer Fortschritt in der Ausnutzung von Seekabeln mit Baudot war zu verzeichnen, als es gelang, auch die rund 900 km langen Kabel Marseille-Algier für den Baudotbetrieb nutzbar zu machen, anfangs nur mit 2 Sektoren, später aber mit 3 Sektoren auf jedem Kabel. Es sind 3 solcher Kabel vorhanden; sie sind einadrig, 947, 929 und 905 km lang und wurden in den Jahren 1871, 1879 und 1880 ausgelegt. Ihr Isolationswiderstand ist recht niedrig. Die Kapazität spielt eine noch wichtigere Rolle als bei dem kürzeren Kabel nach Ajaccio; infolgedessen konnte man nicht daran denken, einen wechselseitigen Betrieb einzurichten, sondern beschränkte sich darauf, jedes Kabel während jeder Verteilerumdrehung auf allen 3 Sektoren immer nur in derselben Richtung zu betreiben. Das eine Kabel ist ausschließlich für den Verkehr Algier–Marseille bestimmt, das zweite für den Verkehr Marseille-Algier, und bei dem dritten ist die Einrichtung derart, daß beliebig lange auf den 3 Sektoren in der Richtung Marseille–Algier und dann nach gegenseitiger Verabredung auf denselben 3 Sektoren in umgekehrter Richtung gearbeitet werden kann. Auf den 3 einadrigen Kabeln lassen sich also gleichzeitig 9 Telegramme befördern. Die Einrichtung dieses Baudotbetriebs ist nur durch eine Änderung der bisher beschriebenen Baudotschaltung möglich geworden, die der französische Telegrapheningenieur Picard erfunden und erprobt hat. Während bis dahin, auch bei der Lesaffreschen Schaltung, das Bestreben bestanden hatte, die den Betrieb des Kabels erschwerende Ladung der Adern zu vermindern und das Kabel vor jeder neuen Zeichenübermittelung möglichst in den neutralen Zustand zurückzuversetzen, kam Picard zu der Überzeugung, daß es für längere Kabel mit sehr bedeutender Kapazität besser sei, die Ladung zu erhalten, das Kabel an beiden Enden durch Kondensatoren abzuschließen und zur Zeichenübermittelung die Lade- und Entladeströme dieser Abschlußkondensatoren zu benutzen. Ferner hat Picard ein sehr empfindliches, dem Heberschreiber ähnliches Relais entworfen: eine Spule hängt zwischen 2 Dauermagneten und wird von den aus dem Kabel kommenden Strömen durchflossen und abgelenkt; die Nadel der Spule bringt eine Batterie mit der einen oder der anderen Wicklung eines Differentialrelais in Verbindung, und dieses erst betätigt durch Plus- oder Minus-Ströme über ein weiteres Relais die Empfangselektromagnete. Die Nadel bewegt sich so wenig, daß sie die beiden Stromkreise zum Differentialrelais nicht schließt oder öffnet, sondern nur durch mehr oder weniger festes Anlegen die Widerstandsverhältnisse der

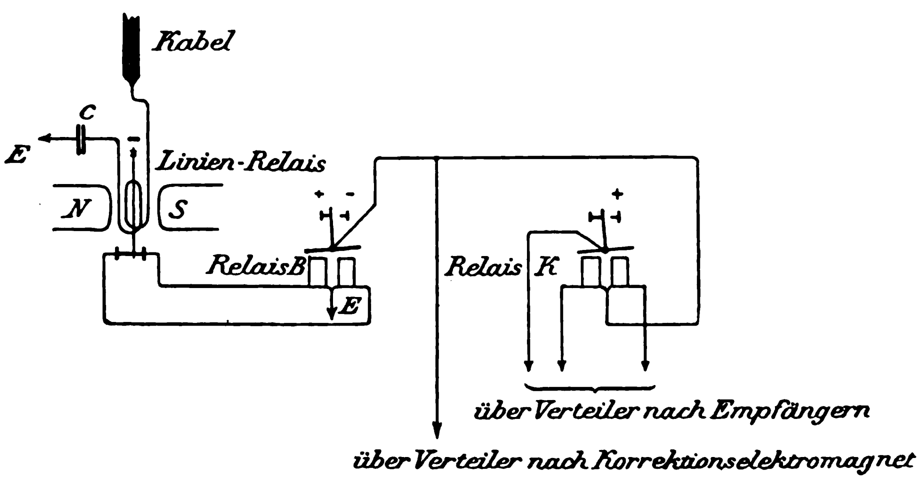
Abb. 27.



Baudot-Picard-Schaltung (Geben).

beiden Stromkreise verändert. Die Telegraphenbeamten nennen dieses empfindliche Relais »die Jungfer«. Der Geber zeigt insofern eine Abweichung von dem gewöhnlichen Baudotgeber, als die Batteriezuführungen zu den 5 Tastenhebeln unterteilt sind und an die 3 mittleren Hebel der entgegengesetzte Pol angelegt wird als an die beiden äußeren. Die Korrektion wird ebenfalls anders bewirkt. Da man die Zahl der Stromstöße möglichst einschränken mußte und infolgedessen auf jedem Verteilersektor nur die unbedingt nötigen 5 Gebekontakte anbringen durfte, verzichtete man auf besondere Korrektionströme.

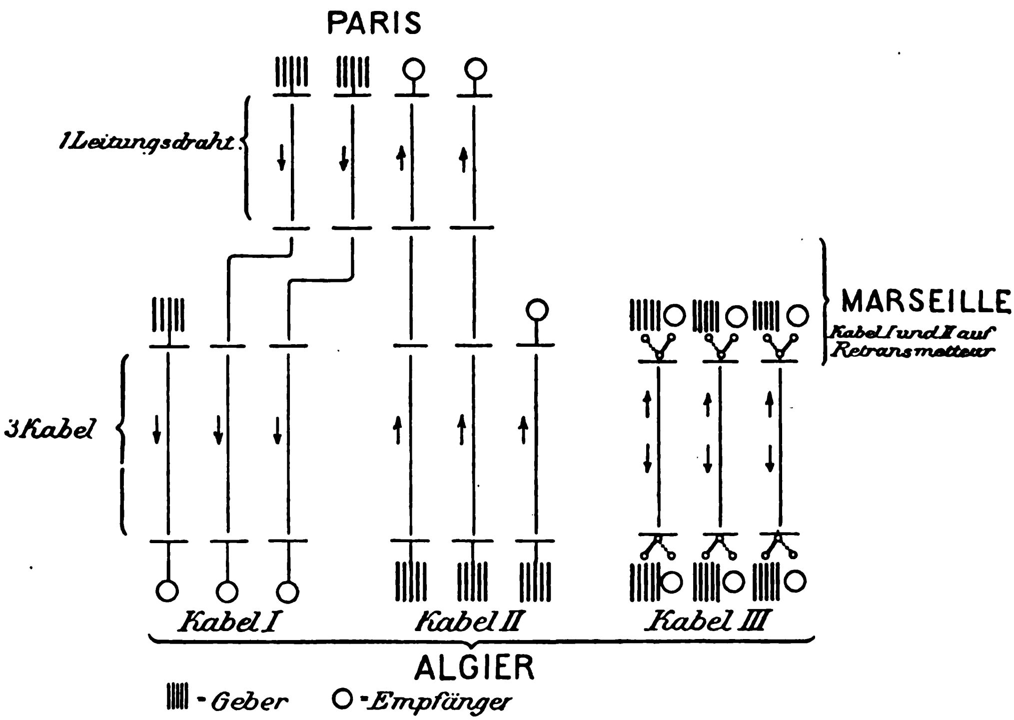
Abb. 28.



Baudot-Picard-Schaltung (Empfangen).

Man benutzt dazu die Zeichenströme selbst, indem auf dem Empfangsamte von dem vorgenannten Differentialrelais eine Abzweigung der Ortströme über besondere Verteilerringe nach dem Korrektionselektromagneten führt und ihn betätigt. In Abb. 27 ist die Gebevorrichtung in ihren Hauptteilen schematisch dargestellt. Von dem Geber fließen die Zeichenströme über die 5 Gebekontakte und den Leitungsring des Verteilers durch das gewöhnliche Relais *Ü* (Übertragungsrelais) und legen dessen Zunge entweder nach links oder rechts um. Am Körper liegt der geerdete Abschlußkondensator *C*.

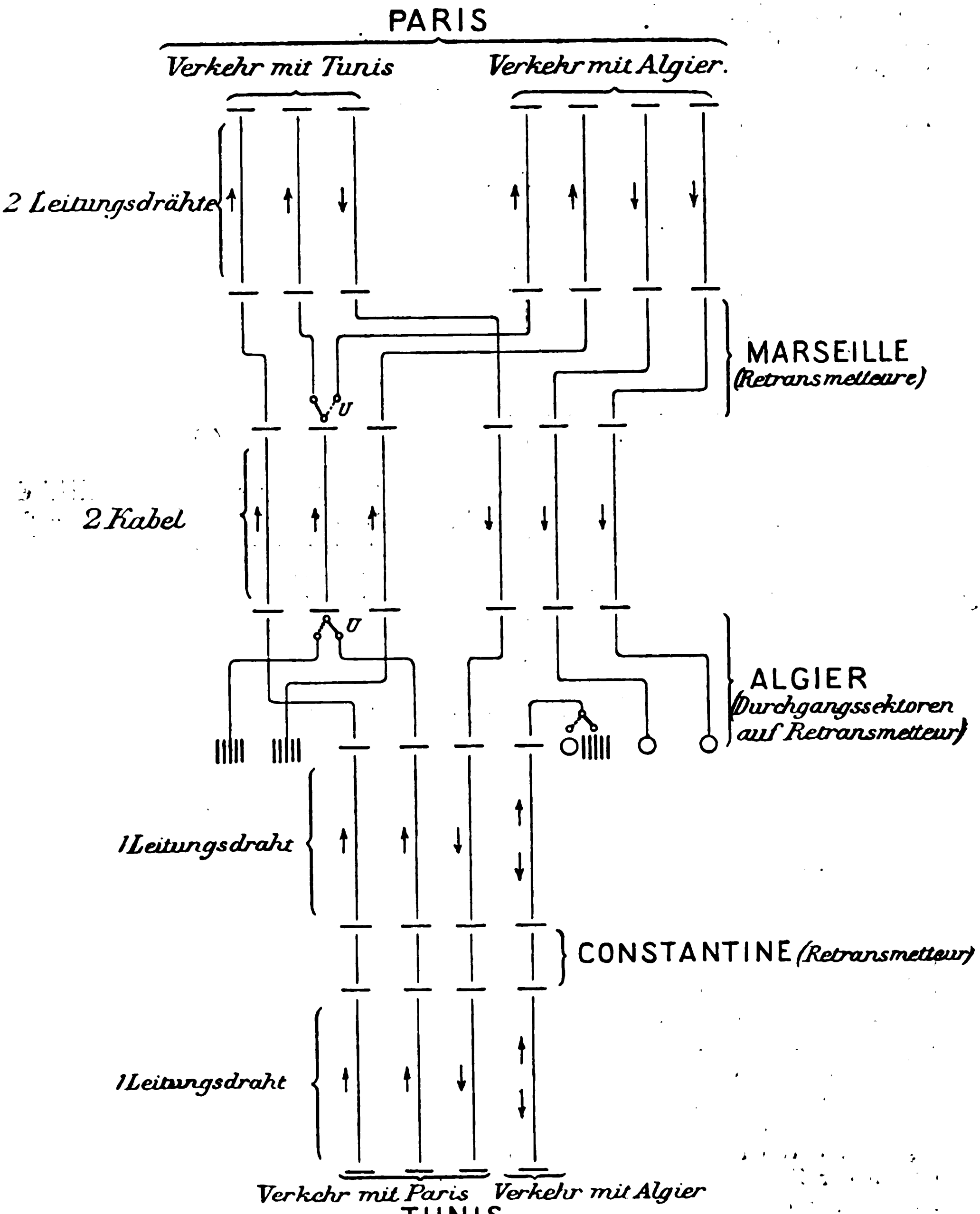
Abb. 29.



an die beiden Klemmen sind über zwei weitere polarisierte Relais *A* und *B* die Zuführungen zu je einer Batterie angelegt. Jedes Anschlagen des Relaisankers von *Ü* gegen den linken oder rechten Kontakt erdet die Batterien *A* oder *B*; dadurch ladet und entladet sich der Abschlußkondensator, und die Relaisanker *A* und *B* legen sich nacheinander ganz kurze Zeit an ihre Arbeitskontakte, wodurch Plus- oder Minus-Ströme von ebenfalls ganz kurzer Dauer in das Kabel gelangen. Wenn am Geber mehrere Zeichen derselben Stromrichtung aufeinander folgen (es werde z. B. das Zeichen — + + + — gegeben), tritt eine Stromsendung in das Kabel nur bei der Stromumkehrung ein, in der Zwischenzeit ist das Kabel isoliert. Vor dem Relais *Ü* geht eine Abzweigung durch das Kontrollrelais mit Differentialwicklung *K* und über Verteilerkontakte zu den Empfangselektromagneten; diese Einrichtung dient zur Kontrolle der abgehenden Zeichen.

Der Empfang der Zeichen auf dem empfangenden Amte ist in den Hauptzügen aus der Abb. 28 zu ersehen. Die ankommenden Ströme laden und entladen den Kondensator *C* und rufen dadurch einen schwachen Strom in dem

Abb. 30.



U = Umschalter.

Linienrelais hervor; durch die an den Anschlagspunkten der Relaiszunge hervorgerufenen Widerstandsänderungen wird das Differential-Baudotrelais *B* betätigt, und dessen Zunge sendet nun Plus- oder Minus-Ströme durch die Windungen eines zweiten Relais, das seinerseits über die Verteilerringe und -kontakte die Empfangselektromagnete betätigt.

Der Verkehr auf den drei Kabeln wickelt sich glatt ab. Man hat daher vier Sektoren von den drei mal drei Kabelsektoren durch eine oberirdische Leitung bis Paris verlängern und dadurch Paris in unmittelbaren Vierfachverkehr mit Algier setzen können. In Marseille ist ein Retransmetteur eingeschaltet. Die Abb. 29 zeigt schematisch die Verbindungen. Die Schaltung wird ständig benutzt und arbeitet zur Zufriedenheit. Während der Reise des Präsidenten der französischen Republik nach Tunis im April 1911 konnte diese Kabelverbindung unter Anschaltung oberirdischer Leitungen an beiden Enden sogar zu einer Vielfachschaltung Paris–Tunis und Paris–Algier ausgebaut werden und diente zur Abwicklung des außergewöhnlich starken Verkehrs zwischen Nordafrika und Paris. An zwei der drei Kabel Marseille–Algier waren in Marseille zwei oberirdische Leitungen nach Paris unter Zwischenschaltung von Retransmetteuren in Marseille angeschaltet worden; der eine Draht wurde dreifach für den Verkehr zwischen Paris und Tunis, der andere vierfach für den Verkehr mit Algier benutzt. In Algier wurden die beiden Kabel durch eine oberirdische Leitung Algier–Constantine–Tunis unter Zwischenschaltung je eines Retransmetteurs in Algier und Constantine fortgesetzt und diese Strecke vierfach betrieben. Abb. 30 zeigt die Gesamtanlage. Darin waren drei Retransmetteure und 12 Verteiler eingeschaltet, und es konnten gleichzeitig sieben Telegramme zwischen Paris und Nordafrika darauf gewechselt werden. Die Gesamtlänge betrug rund 3600 km, darunter rund 900 km Seekabel. Die Sektoren wurden wie folgt benutzt:

1. zwei für Tunis–Paris,
2. einer für Paris–Tunis,
3. einer für Tunis–Algier und umgekehrt,
4. einer für Algier–Paris,
5. zwei für Paris–Algier.

Ein Sektor der Verbindung Tunis–Paris (zu 1.) konnte abgeschaltet und als zweiter Sektor für Algier–Paris benutzt werden. Während der allerdings nicht allzu langen Betriebszeit hat auch diese verwickelte Verbindung gut gearbeitet. Indes war für die ständige Überwachung aller Einzelheiten eine zu große Zahl von sachverständigen Aufsichtskräften erforderlich, ferner konnten dazu auch nur besonders tüchtige und zuverlässige Beamte verwendet werden, und schließlich hatte das Wetter den Betrieb recht begünstigt. Wenn die Verbindung nach der Abreise des Präsidenten auch wieder aufgehoben wurde, so erkennt man doch daraus, wie anpassungsfähig der Baudot und sein jüngerer Bruder, der Baudot-Picard, ist und welcher Leistungen sie fähig sind.

Verkehr auf den subventionierten Reichs-Postdampferlinien im Jahre 1911.

I. Norddeutscher Lloyd.

Der Personenverkehr gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

	1911				1910			
	Klasse			Zusammen Klasse I bis III	Klasse			Zusammen Klasse I bis III
	I	II	III		I	II	III	
Ostasiatische Linie.								
Ausreise	6 550	4 311	3 353	14 214	7 136	4 470	3 516	15 122
Heimreise	6 405	4 002	3 978	14 385	6 568	4 008	3 226	13 802
Zusammen	12 955	8 313	7 331	28 599	13 704	8 478	6 742	28 924.
Australische Linie.								
Ausreise	2 006	2 073	7 864	11 943	1 699	1 453	5 777	8 929
Heimreise	1 546	1 412	2 300	5 258	1 373	1 107	2 159	4 639
Zusammen	3 552	3 485	10 164	17 201	3 072	2 560	7 936	13 568.
Zweiglinien.								
Ausreise	521	524	1 403	2 448	427	428	1 386	2 241
Heimreise	501	386	1 773	2 660	465	362	1 702	2 529
Zusammen	1 022	910	3 176	5 108	892	790	3 088	4 770.

Die Zahl der Reisen auf der ostasiatischen und australischen Hauptlinie hat, wie im Vorjahr, 78 betragen, und zwar je 39 Aus- und Heimreisen.

Der Gesamt-Güterverkehr auf beiden Linien — Aus- und Heimreise — belief sich auf 348 317 t im Werte von 508 125 000 *M* gegen 356 800 t im Werte von 497 280 000 *M* im Jahre 1910. Darin sind nicht gerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 28 031 000 *M* gegenüber 27 587 000 *M* im Jahre 1910. Auf die Ausreise entfielen 188 879 t im Werte von 220 551 000 *M*, auf die Heimreise 159 438 t im Werte von 287 574 000 *M*. Danach zeigt die Aus- und Einfuhr gegen das Vorjahr eine

Abnahme des Gewichts von 8483 t, während sie dem Werte nach die des Vorjahrs um 10 845 000 ℳ überschritten hat.

Von den ausgeführten Gütern wurden dem Werte nach 29,6 v. H. der in europäischen Häfen genommenen Ladung in Hamburg, 26,8 v. H. in Bremerhaven, 1,5 v. H. in Rotterdam, 34,0 v. H. in Antwerpen, 7,3 v. H. in Genua und 0,8 v. H. in Neapel geladen. Gelöscht wurden auf der Heimreise: in Port Said 1,2 v. H., in Neapel 4,1 v. H., in Genua 37,4 v. H., in Gibraltar 0,2 v. H., in Antwerpen 12,5 v. H., in Amsterdam 3,9 v. H., in Bremerhaven 15,1 v. H. und in Hamburg 25,3 v. H. vom Gesamtwerte der auf der Heimreise geladenen Güter.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 140 132 t im Werte von 175 546 000 ℳ, d. h. 74,2 v. H. des Gesamtgewichts und 79,6 v. H. des Gesamtwerts, gegen 133 241 t im Werte von 149 249 000 ℳ (69,0 und 75,2 v. H.) im Vorjahr. Für Deutschland bestimmt waren von den auf der Heimreise beförderten Gütern 111 535 t im Werte von 123 015 000 ℳ, d. h. 70,0 v. H. des Gesamtgewichts und 42,8 v. H. des Gesamtwerts der Ladung, gegenüber 114 875 t im Werte von 129 330 000 ℳ (70,1 und 43,3 v. H.) im Jahre 1910.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Ausreise und Heimreise zusammen mit 228 578 t im Werte von 391 498 000 ℳ teil. Auf die Ausreise entfielen 141 633 t im Werte von 181 154 000 ℳ, darunter deutscher Herkunft 106 505 t im Werte von 147 635 000 ℳ, d. h. 75,2 v. H. des Gesamtgewichts und 81,5 v. H. des Gesamtwerts. Von den auf der Heimreise verfrachteten 86 945 t im Werte von 210 344 000 ℳ waren 54 534 t im Werte von 65 581 000 ℳ, d. h. 62,7 v. H. des Gesamtgewichts und 31,2 v. H. des Gesamtwerts, für Deutschland bestimmt.

Der Anteil der australischen Linie an der Gesamtbeförderung betrug 119 739 t im Werte von 116 627 000 ℳ; hiervon entfallen auf die Ausreise 47 246 t im Werte von 39 397 000 ℳ, darunter deutscher Herkunft 33 627 t im Werte von 27 821 000 ℳ, d. h. 71,2 v. H. vom Gesamtgewicht und 70,6 v. H. vom Gesamtwert der auf dieser Linie nach dem Auslande verladenen Güter. Von den auf der Heimreise geladenen 72 493 t im Werte von 77 230 000 ℳ waren 57 001 t im Werte von 57 434 000 ℳ, d. h. 78,6 v. H. des Gesamtgewichts und 74,4 v. H. des Gesamtwerts, für Deutschland bestimmt.

Die Anschlußlinien von Sydney über Neuguinea, Hongkong nach Japan und Singapore nach Neuguinea sind an der Güterbewegung von und nach den europäischen Häfen mit insgesamt 5290 t im Werte von 4 754 000 ℳ beteiligt. Davon entfallen auf die Ausreise 2507 t im Werte von 2 199 000 ℳ, auf die Heimreise 2783 t im Werte von 2 555 000 ℳ. Deutscher Herkunft waren auf der Ausreise 2076 t im Werte von 1 541 000 ℳ, d. h. 82,8 v. H. des Gesamtgewichts und 70,1 v. H. des Gesamtwerts der Ladung, für Deutschland waren bestimmt 2358 t im Werte von 1 921 000 ℳ., d. h. 84,7 v. H. des Gesamtgewichts und 75,2 v. H. des Gesamtwerts der Ladung.

II. Ostafrika-Linie.

Die Dampfer der Ostafrika-Linie machten im Jahre 1911 im ganzen 46 Aus- und 47 Heimreisen; davon entfielen je 12 Aus- und Heimreisen auf die Zwischenlinie Kapstadt–Swakopmund.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

	1911				1910			
	Klasse			Zusammen Klasse I bis III	Klasse			Zusammen Klasse I bis III
	I	II	III		I	II	III	
Östliche Rundfahrt.								
Ausreise	2 342	1 870	2 004	6 216	2 527	1 905	1 924	6 356
Heimreise	1 273	1 368	1 649	4 290	1 274	1 234	2 076	4 584
Zusammen	3 615	3 238	3 653	10 506	3 801	3 139	4 000	10 940
Westliche Rundfahrt.								
Ausreise	1 463	1 648	2 456	5 567	1 559	1 710	2 530	5 799
Heimreise	1 990	1 644	1 876	5 510	2 292	1 699	1 599	5 590
Zusammen	3 453	3 292	4 332	11 077	3 851	3 409	4 129	11 389
Zwischenlinie.								
Ausreise	205	36	13	254	249	35	5	289
Heimreise	354	15	28	397	359	19	13	391
Zusammen	559	51	41	651	608	54	18	680
Alle Linien.								
Ausreise	4 010	3 554	4 473	12 037	4 335	3 650	4 459	12 444
Heimreise	3 617	3 027	3 553	10 197	3 925	2 952	3 688	10 565
Zusammen	7 627	6 581	8 026	22 234	8 260	6 602	8 147	23 009

Der Gesamt-Güterverkehr — Ausreise und Heimreise — belief sich auf 323 734 t im Werte von 174 754 000 ℳ gegen 283 989 t im Werte von 151 694 000 ℳ im Jahr 1910. Hierin sind nicht eingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Werte von 3 840 000 ℳ, gegen 5 116 000 ℳ im Vorjahr. Auf die Ausreise entfielen 180 312 t im Werte von 88 765 000 ℳ, auf die Heimreise 143 422 t im Werte von 85 989 000 ℳ. Der Gesamtverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine Steigerung von 39 745 t (14 v. H.) im Gewicht und von 23 060 000 ℳ (15,2 v. H.) im Wert.

Auf der Ausreise wurden dem Werte nach 53,6 v. H. der in europäischen Häfen geladenen Güter in Hamburg eingenommen, 0,7 v. H. in Bremer-

haven, 4,8 v. H. in Emden, 13,3 v. H. in Rotterdam, 8,8 v. H. in Antwerpen, 8 v. H. in Southampton, 6,1 v. H. in Lissabon, 2,2 v. H. in Marseille und 2,5 v. H. in Neapel. Von dieser Ladung wurden in deutschen Schutzgebieten gelöscht: 7,1 v. H. in Tanga, 0,2 v. H. in Pangani, 0,8 v. H. in Bagamoyo, 19 v. H. in Daressalam, 0,5 v. H. in Kilwa, 0,8 v. H. in Lindi und 0,2 v. H. in Mikindani, ingesamt 28,6 v. H., gegen 22,1 v. H. im Vorjahr.

Auf der Heimreise wurden gelöscht: in Port Said 0,8 v. H., in Neapel 6,2 v. H., in Marseille 11,9 v. H., in Lissabon 1,5 v. H., in Antwerpen 12,5 v. H. und in Hamburg 67,1 v. H. vom Werte der Ladung. Von diesen Gütern wurden dem Werte nach in den deutschen Schutzgebieten 24,6 v. H. geladen, gegen 20,9 v. H. im Vorjahr, und zwar in Tanga 15,0 v. H., in Pangani 1,6 v. H., in Bagamoyo 0,4 v. H., in Daressalam 4,3 v. H., in Kilwa 1,2 v. H., in Lindi 1,7 v. H. und in Mikindani 0,4 v. H.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft 117 339 t im Werte von 44 484 000 *M*, d. h. 65,1 v. H. vom Gesamtgewicht und 50,1 v. H. vom Gesamtwert, gegenüber 87 318 t im Werte von 37 932 000 *M* (54,4 v. H. und 46,7 v. H.) im Vorjahr.

Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt: 64 055 t im Werte von 44 105 000 *M*, d. h. 44,7 v. H. des Gesamtgewichts und 51,3 v. H. des Gesamtwerts der auf der Heimreise verfrachteten Güter, gegenüber 50 902 t (41,2 v. H.) und 36 634 000 *M* (52 v. H.) im Vorjahr.

Auf der östlichen Rundfahrt gelangten, die Ausreise und Heimreise zusammengenommen, 99 115 t im Werte von 60 371 000 *M* zur Beförderung. Davon entfielen 60 700 t im Werte von 36 266 000 *M* auf die Ausreise und 38 415 t im Werte von 24 105 000 *M* auf die Rückreise.

Der auf die westliche Rundfahrt entfallende Anteil an der Gesamtbeförderung betrug 122 439 t im Werte von 66 752 000 *M*. Davon entfielen auf die Ausreise 57 573 t im Werte von 28 985 000 *M* und auf die Heimreise 64 866 t im Werte von 37 767 000 *M*.

Auf der Zwischenlinie wurden im ganzen 102 180 t im Werte von 47 631 000 *M* befördert, davon auf der Ausreise 62 039 t im Werte von 23 514 000 *M* und auf der Heimreise 40 141 t im Werte von 24 117 000 *M*.

LITERATUR.

Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer im Maßstabe von 1 : 500 000, ausgeführt in Justus Perthes' Geographischer Anstalt in Gotha. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Prof. Paul Langhans. 33 Blätter in Kupferstich. 1. Lieferung Preis 3 *M*. Inhalt Blatt 14: Berlin, und Blatt 33: Wien.

Die Karte soll das Wohngebiet aller deutschen Stämme Mitteleuropas darstellen zwischen den Felderreihen Kiel, Kopenhagen, Bornholm, Danzig und Königsberg im Norden, Genf, Mailand, Triest und Agram im Süden. Nach der vorliegenden 1. Lieferung handelt es sich um ein die Einzelheiten der wagerechten und senkrechten Gestaltung der Erdoberfläche trefflich

wiedergebendes Kartenwerk, dessen Blätter durch die hellen, weichen Farbentöne, die zeichnerische Anlage und den klaren Druck anziehend auf den Beschauer wirken. Das Eisenbahn-, Land- und Wasserstraßen-Netz, die Waldflächen, Höhenzüge, Niederungen treten deutlich hervor, die Verkehrsstraßen sind nach ihrer Wichtigkeit (ein- und mehrgleisige Vollbahnen, Neben-, Schmalspur- und Industriebahnen, Haupt- und Nebenstraßen) unterschieden und in ihrem Zusammenhange leicht zu verfolgen. Die Städte und Wohnplätze sind nach der Größe und Einwohnerzahl in den üblichen Abstufungen gekennzeichnet. Selbst die kleinsten Ortschaften sind, einigen Stichproben zufolge, angegeben. Neben den geographischen Bezeichnungen finden sich Merkmale wirtschaftlicher und geschichtlicher Art. Die im Volke lebenden bodenständigen Landschaftsnamen sind überall beibehalten. Wer Landkarten zu lesen versteht, wird seine Freude an diesem namentlich der Heimats- und Wirtschaftskunde dienenden Werke haben.

Es soll in 16 Lieferungen erscheinen, 15 mit je 2 Blättern, die Lieferung zu 3 ℳ, und 1 mit 3 Blättern zu 4 ℳ 50 Pf. Der letzten Lieferung soll ein Namenverzeichnis zum Preise von 4 ℳ 50 Pf. folgen. Die Abnahme der 1. Lieferung verpflichtet zum Kauf des vollständigen Kartenwerkes. Einzelne Blätter kosten 2 ℳ.

Bundesgesetz, betreffend das schweizerische Postwesen, vom 5. April 1910. Von Dr. jur. W. Wimmer, Sekretär bei der Ober-Postdirektion. Bern, Verlag von Stämpfli Co. 1912. Preis für Postbeamte brosch. 4 ℳ, geb. 5 ℳ.

Das jetzt geltende, durch Zusammenfassung mehrerer Gesetze entstandene schweizerische Postgesetz regelt nicht nur die allgemeinen rechtlichen Verhältnisse der Post als Staatsanstalt, sondern auch das Portofreiheits-, Posttax-, Postscheck- und Girowesen; das Gesetz enthält ferner eingehende Bestimmungen über die Organisation der Bundespost und über die Wahl, Verantwortlichkeit und Entlassung der Postbeamten und Angestellten. Der Verfasser gibt in dem vorliegenden Werke an der Hand des Textes zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen, soweit erforderlich, Erläuterungen und Ergänzungen, meist auf Grund amtlicher Unterlagen (Akten der Ober-Postdirektion, schweizerische Postdienstanweisungen, Bundesratsbeschlüsse, Bundesgerichtsentscheidungen). Er legt dabei das Hauptgewicht mit auf die juristische Erörterung der einschlägigen Begriffe und Vorgänge. Besondere Beachtung verdienen seine Ausführungen über bisher in der Fachliteratur wenig behandelte Fragen des neuzeitlichen Post- und Beamtenrechts, wie z. B. über die Konzessionierung der Luftschiffahrtsunternehmungen, Seilbahnen und Aufzüge, den Verkehr der Postbehörden mit den Personalverbänden und Vereinen, die Wahlagitation und Erfindertätigkeit der Beamten. Das Buch ist mit Rücksicht auf seinen reichen, übersichtlich und knapp dargestellten Inhalt vorzüglich zum Studium geeignet; als Nachschlagewerk wird es ebenfalls gute Dienste leisten. Bei den regen Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz verdient es auch in den Kreisen der deutschen Postbeamten weite Verbreitung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 18. BERLIN, SEPTEMBER. **1913.**

Post, Telegraphie und Fernsprechwesen während der ersten 25 Regierungsjahre unseres Kaisers.

Unter den zur Regierungsfeier des Kaisers herausgegebenen Gedenkwerken nimmt das Werk »Soziale Kultur und Volkswohlfahrt«, das in Berlin im Verlage Georg Stilke erschienen ist, eine hervorragende Stelle ein. Das Werk, das 900 Seiten umfaßt und mit zahlreichen Tafeln in Lichtdruck und Heliogravüre als Bildschmuck ausgestattet ist, bezweckt, die seither unter der Regierung des Kaisers zu verzeichnenden Fortschritte wissenschaftlicher Erkenntnis und sozialer Kultur in ihrer Bedeutung für die Förderung der Volkswohlfahrt übersichtlich darzustellen. Neun Hauptabschnitte gliedern das zugrunde gelegte umfassende Gebiet nach folgenden Gesichtspunkten: Entwicklung des Bildungswesens (Volks- und Fachschulen, höhere Schulen, Hochschulen, wissenschaftliche Anstalten und Einrichtungen, Bibliotheken); Naturwissenschaften und Volkswohlfahrt (Elektrizität, Chemie, Biologie); Entwicklung der Arbeiterversicherung; Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse des deutschen Volkes (Seuchenbekämpfung, Wasserversorgung und Kanalisation, Arbeiterschutz, Jugendpflege, Fortschritte auf dem Gebiete des Heilwesens, Krankenfürsorge, Sonderfürsorge für bestimmte Krankheitsgruppen); Entwicklung des Sanitätswesens; Entwicklung des Verkehrswesens; Entwicklung der Wohlfahrtsorganisationen. Den Schluß bildet die Behandlung verschiedener Wohlfahrtsgebiete (Arbeitsnachweis, Wohnungsfürsorge, kommunale Wohlfahrtspflege) und des Volkswohlstandes. Ins-

gesamt umfaßt das Werk 60 Einzelabschnitte, für deren Bearbeitung sich ebenso viele Fachmänner zur Verfügung gestellt haben. Herausgeber und zugleich Mitarbeiter sind der frühere Kabinettsrat der Kaiserin Kammerherr Dr. jur. et med. v. Behr-Pinnow, Geheimer Obermedizinalrat Professor Dr. Dietrich im preuß. Ministerium des Innern und Professor Dr. med. et phil. Kayserling in Berlin. Der für die Leser des Archivs in erster Linie in Betracht kommende Abschnitt über das Verkehrswesen zerfällt in die Unterabschnitte: Post, Telegraphie, Fernsprechwesen (Verfasser Geh. Postrat Grosse); Deutsches Eisenbahnwesen (Verfasser Geh. Oberregierungsrat Schlesier), Preußisch-Hessisches Eisenbahnwesen (Verfasser Geh. Regierungsrat Renaud), Binnenschiffahrt (Verfasser Geh. Oberregierungsrat Gerlach), Seeschiffahrt (Verfasser Generaldirektor Ballin), Automobilwesen (Verfasser Graf v. Francken-Sierstorpff), Luftfahrt (Verfasser Geh. Regierungsrat Professor Dr. Hergesell). Wir wenden uns dem Kapitel »Post, Telegraphie und Fernsprechwesen« zu, das durch 4 große Tafeln mit bildlichen Darstellungen aus dem Bereiche des Postbauwesens, des Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebs, des Postdampfschiffswesens und der deutschen kolonialen Verkehrseinrichtungen wirkungsvoll ergänzt wird.

Von dem Begründer der brandenburgisch-preußischen Staatspost, dem Großen Kurfürsten, ausgehend, unter dessen Regierung die junge preußische Post im In- und Auslande rasch zu Ansehen gelangt war, verweist das Gedenkwerk auf die Schöpfung und Entfaltung der neuen deutschen Reichspost unter dem ersten deutschen Kaiser aus dem Hause Hohenzollern. Als Wilhelm der Große das Zeitliche segnete, hatte die deutsche Reichspost einen Entwicklungsgrad erreicht, der sie im eigenen Lande volkstümlich machte, und der ihr bei nicht wenigen fremden Postverwaltungen den Ruf einer Musteranstalt eintrug.

Ein Vierteljahrhundert ist seitdem dahingegangen. Dank der festbegründeten Macht des Reichs war es ununterbrochen friedlicher Arbeit gewidmet, vor allem aber der Pflege des Verkehrs. Kein anderer als unser Kaiser hat schon beim Beginne jenes in der Verkehrsgeschichte einzig dastehenden Zeitabschnitts den Geist erkannt, der ihn erfüllen sollte, als er am 7. Februar 1891 die Worte niederschrieb: »Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs. Er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.« Tausendfach ist dieser Ausspruch seitdem nachgesprochen, geschrieben und gedruckt worden, so daß er rasch zum geflügelten Worte und damit zum Gemeingut des deutschen Volkes ward. Die deutsche Postbeamtenschaft erblickt darin noch ein Wort von besonderer Bedeutung; ist es doch von unserm Kaiser gerade für die deutsche Reichspost und ihren damaligen Leiter, den Staatssekretär Dr. von Stephan, geprägt worden als Ausdruck besonderer Allerhöchster Anerkennung für die Leistungen dieser Verkehrsverwaltung. Der Geist der Pflichttreue und des Vorwärtsstrebens, der die Postbeamtenschaft damals zu solchem Wirken befähigt hat, ist ihr erhalten geblieben und hat ihr den Willen und die Kraft zu erfolgreichem weiteren Schaffen gestärkt. So ist die Reichs-Post und -Telegraphie nicht nur in allen Teilen weiter ausgebaut und vervollkommnet worden, auch noch neue Zweige hat sie in unverkümmerter Triebfülle dem Vorhandenen weiter angegliedert und zur Blüte gebracht.

Das Netz der Verkehrsanstalten, das Anfang 1888 17350 Postanstalten und 9400 Telegraphenanstalten umfaßte, ist auf 34700 Postanstalten und 32200 Telegraphenanstalten angewachsen.

Es entfielen:

am Ende des Jahres	auf eine Postanstalt		auf eine Telegraphenanstalt	
	qkm	Einwohner	qkm	Einwohner
1887	25,7	2274	47,4	4196
1912	12,8	1603	13,8	1725.

Während der letzten 25 Jahre sind hiernach täglich 2 neue Postanstalten und bis 3 neue Telegraphenanstalten entstanden. Ein bedeutender Teil dieser Neueinrichtungen ist dem platten Lande zugute gekommen, das bis Ende der achtziger Jahre vom Sprechverkehr noch nahezu ausgeschlossen und daher gegenüber den größeren und mittleren Plätzen wirtschaftlich im Nachteil gewesen war. Von den vorhandenen Telegraphenanstalten besitzen jetzt mehr als 31 900 Fernsprechbetrieb.

Die in den Beförderungsleistungen der Verkehrsanstalten eingetretene außerordentliche Steigerung findet ihren Ausdruck in der Zunahme der Briefsendungen von 1981 Millionen Stück auf 9192 Millionen, der Päckerei- und Wertsendungen von 98 Millionen Stück auf 297 Millionen, des Gesamtbetrags der Wertangaben und des vermittelten baren Geldverkehrs von 17 Milliarden ℳ auf 50 Milliarden, der beförderten Telegramme von 20 Millionen auf 61 Millionen Stück und der vermittelten Gespräche von 97 Millionen auf 2097 Millionen.

Das Personal ist von 74 000 Beamten und Unterbeamten sowie 21 100 sonst beschäftigten Personen auf 216 000 Beamte und Unterbeamte und 67 200 andere Bedienstete angewachsen. Gleichwohl hätte diese Vermehrung infolge der ungewöhnlichen Zunahme des gesamten Verkehrs und der großen Aufwendungen, die für Beamte und Unterbeamte auf sozialpolitischem Gebiete gemacht worden sind, noch keineswegs ausgereicht, um der Aufgaben der Reichs-Post und -Telegraphie Herr zu werden, wenn nicht dauernd und erfolgreich nach Mitteln gesucht worden wäre, die Betriebs- und Verwaltungsgeschäfte zu vereinfachen, dem Massenverkehr gegenüber weitgehende Arbeitsteilung eintreten zu lassen sowie nach Möglichkeit technische Hilfsmittel zum Ersatz und zur Erleichterung der menschlichen Arbeit zu verwenden. Außerdem wurden mannigfache leichtere Dienstgeschäfte, die bis dahin noch von besser vorgebildeten und dementsprechend besoldeten Beamten mit verrichtet worden waren, auf geringer besoldete Kräfte übertragen. Aus dieser Maßnahme entstand 1899 die Klasse der Unterbeamten in gehobener Dienststellung, eine Einrichtung, die sich gut bewährt hat, so daß bis jetzt 17 500 Stellen für solche Unterbeamte geschaffen werden konnten. Nicht minder vorteilhaft erwies sich die Verwendung weiblicher Personen für einfachere Dienstleistungen, namentlich im Fernsprechdienste (seit 1899), in größeren Telegraphenbetrieben sowie zur Bedienung von Schreib- und Rechenmaschinen. Die Personalverhältnisse der mittleren und höheren Beamten, die seit 1871 unverändert geblieben waren, wurden 1900/02 neu geregelt. In den Besoldungsverhältnissen der Beamten und Unterbeamten sind zweimal allgemeine Aufbesserungen eingetreten: 1890 und im Zusammenhange damit 1897 und 1899, ferner von 1907 bis 1909.

Recht erfreulich haben sich die mannigfachen Wohlfahrtseinrichtungen der Verwaltung weiter entwickelt. Bei den 41 Postkrankenkassen ist die Mitgliederzahl von 14400 auf über 54000 gestiegen, während die Ausgaben für Krankengeld, ärztliche Behandlung, Arznei usw. in den rückliegenden 25 Jahren 14 Millionen ℳ erreichten. Die Zahl der Mitglieder der 41 Post-Spar- und Darlehnsvereine ist von 67000 auf 227000, das gesamte Vereinsvermögen von 15 Millionen auf $71^1/_2$ Millionen ℳ angewachsen. Aus der Kaiser-Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wurden 1156 Reise- und Studienbeihilfen im Gesamtbetrage von 272000 ℳ und 4455 Unterstützungen von zusammen mehr als 355000 ℳ gewährt. Hervorzuheben ist ferner die segensreiche Wirksamkeit der Stiftung »Töchterhort«, die sich die Unterstützung hilfsbedürftiger verwaister Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten und -unterbeamten zur Aufgabe macht, und an der sich zur Zeit 60000 Beamte und 80000 Unterbeamte mit freiwilligen Beiträgen beteiligen. $2^1/_3$ Millionen ℳ hat diese Stiftung bisher an Unterstützungen vergeben können, davon $1^1/_5$ Millionen an Unterbeamtentöchter.

Auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge ging die Reichs-Postverwaltung 1897 dazu über, namentlich an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen Wohnhäuser für Unterbeamte und von 1902 ab auch für geringer besoldete Beamte anzukaufen oder anzumieten. Für diese Zwecke sind bisher 10 Millionen ℳ aufgewandt und über 900 Wohnhäuser, darunter 680 reichseigene, mit 2500 Familienwohnungen beschafft worden. Für ihre kur- und erholungsbedürftigen Angehörigen sorgt die Verwaltung seit 1907 noch besonders durch eigene Erholungs- und Genesungsheime sowie durch Gewährung unverzinslicher Beihilfen an gleichartige, von Beamten und Unterbeamten gegründete Einrichtungen.

Umfangreiche Aufgaben sind seit 1888 im Bereiche des Postbauwesens gelöst worden. Wie in keinem anderen Zeitraume zuvor machten der Hinzutritt neuer Betriebszweige und das Wachsen des Verkehrs eine Vermehrung und Vergrößerung der Diensträume notwendig. Vor allem trug hierzu die ungeahnte Entwicklung des Fernsprechwesens bei. Infolgedessen ist die Zahl der reichseigenen Postgebäude von 372 auf jetzt 719 gestiegen. Neubauten sind 280, größere Erweiterungsbauten 330 ausgeführt worden. Die Kosten für die Grundstückserwerbungen und die Bauten, die durchweg aus den etatsmäßigen Einnahmen bestritten worden sind, machen 278 Millionen ℳ aus. Dem von der Reichs-Postverwaltung von jeher befolgten Grundsatze gemäß war für alle Neubauten der Gesichtspunkt leitend, sie der baulichen Eigenart der einzelnen Städte möglichst getreu anzupassen. Die Durchführung dieses weittragenden Gedankens, die der Bautätigkeit zahlreicher Orte eine Fülle von Anregungen erschloß, hat sich dauernd der besonderen Aufmerksamkeit unseres Kaisers erfreut. Schon bald nach dem Regierungsantritt ordnete er ausdrücklich an, daß ihm die Baupläne für alle neu zu errichtenden größeren Post- und Telegraphendienstgebäude vor der endgültigen Feststellung vorzulegen seien.

Die Zahl der neben den reichseigenen Post- und Telegraphengebäuden unterhaltenen sogenannten Mietposthäuser ist seit 1888 von 200 auf 2360 gestiegen. Insgesamt hat sich somit die Zahl der Postgebäude seitdem verfünffacht. Ein Vergleich dieser Zahlen mit der Zahl der jeweils vorhanden gewesenen Postämter ergibt, daß Anfang 1888 14,8 v. H. der Postämter in reichseigenen oder Mietpostgebäuden untergebracht waren, während dies gegenwärtig bei 65,1 v. H. der Postämter der Fall ist. An Miete sind in den rück-

liegenden 25 Jahren über 182 Millionen ℳ — aus den etatsmäßigen Einnahmen der Verwaltung — gezahlt worden.

Für eine Verbesserung der Diensträume in gesundheitlicher Beziehung wurde durch mannigfache hygienische Einrichtungen gesorgt, so u. a. durch besondere Lüftungsanlagen, die neuerdings noch mit Vorrichtungen zum Filtrieren und Ozonieren der Luft verbunden werden. Entstaubungsmaschinen dienen der Entfernung des Staubes aus den Diensträumen. Das Entstauben der zahlreichen Brief- und Paketsäcke besorgen Beutelklopfmaschinen sowie eigens erbaute Beutelschüttelwerke mit elektrisch betriebener Staubabsaugung. Seit 1900 werden ferner in allen Postämtern mit zahlreichem Personal zweckentsprechende Badeanlagen eingerichtet. Besonders hervorzuheben ist auch die starke Vermehrung der elektrischen Beleuchtungsanlagen in den Amtsgebäuden und Bahnpostwagen. 1680 Dienstgebäude und über 80 v. H. aller Bahnpostwagen besitzen gegenwärtig elektrisches Licht. Die Vergebung der bei den Postneubauten sowie der sonst im Bereiche der Verwaltung in Betracht kommenden Leistungen und Lieferungen geschieht dabei seit 1906 nach Grundsätzen, die den kleineren Gewerbetreibenden und Handwerkern die Beteiligung an der Bewerbung erleichtern und so den Mittelstand und die handwerksmäßigen Betriebe fördern sollen.

Eine andere, vornehmlich zur Förderung des Mittelstandes getroffene Maßnahme ist die 1909 erfolgte Einführung des Postscheckverkehrs. Schon am Ende des ersten Betriebsjahrs hatte das Reichspostgebiet über 36 000 Kontoinhaber. Anfang 1913 war ihre Zahl auf 75 000 gewachsen. Alle Stände und Berufe finden sich darunter vertreten; an erster Stelle, mit 72 v. H., die gewerblichen Unternehmungen und Kaufleute. Auch die Behörden wirkten durch rege Vermehrung ihrer Konten dauernd für die weitere Ausbreitung des Postscheckverkehrs. Allein im Jahre 1912 sind gegen 1800 Reichs-, Staats-, Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden und deren Kassen an den Postscheckdienst neu angeschlossen worden. Zahlkarte, Überweisung und Postscheck verdrängen mehr und mehr das bis zu ihrer Einführung allgemein gebräuchlich gewesene Mittel der Zahlungsbegleichung, die Postanweisung, so daß unter Berücksichtigung der jährlichen Steigerung, die der Postanweisungsverkehr bis 1908 aufwies, der Rückgang an Postanweisungen im Jahre 1912 etwa 68 Millionen Stück beträgt. Der Umsatz im Postscheckverkehr ist von 9,8 Milliarden ℳ im Jahre 1909 auf 30,3 Milliarden ℳ im Jahre 1912 gestiegen. 15,6 Milliarden ℳ wurden hierbei 1912 bargeldlos abgewickelt. Von dem Gesamtguthaben der Kontoinhaber Ende 1912 mit 161 Millionen ℳ waren 140 Millionen ℳ verzinslich angelegt.

Die Einrichtungen des Postscheckdienstes wurden in der Zwischenzeit weiter ausgebaut. 1912 wurde die gesetzliche Regelung des Postscheckwesens in die Wege geleitet und dem Reichstage der Entwurf eines Postscheckgesetzes vorgelegt. Schon seit 1910 ist der deutsche Postscheckdienst über die heimischen Grenzen hinaus erweitert worden. Sein Geltungsbereich erstreckt sich jetzt auf den Verkehr mit Österreich, Ungarn, der Schweiz, Belgien und Luxemburg. Über 79 Millionen ℳ wurden 1912 mit Hilfe dieses internationalen Überweisungsverkehrs bargeldlos beglichen.

Neben dem Postscheckbetriebe sind die ihm an sich eng verwandten, aber doch immer nur einem beschränkteren Kreise von Teilnehmern zugänglichen Einrichtungen des Giroverfahrens der Reichsbank, die seit Mitte der achtziger Jahre für die Zwecke der Reichspost mit nutzbar gemacht worden sind, dauernd weiter ausgestaltet worden, um den Geldumlauf bei den Post-

anstalten zu beschleunigen und die Barsendungen und baren Ein- und Auszahlungen zu verringern. Der hiernach durch einfache Giroübertragung abgewickelte Zahlungsverkehr ist von 800 Millionen ℳ Ende 1887 auf 29 310 Millionen ℳ Ende 1912 gestiegen.

Eine überaus umfangreiche kassenmäßige Tätigkeit wurde der Reichs-Postverwaltung im allgemeinen Reichsinteresse 1891 durch das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz übertragen, nachdem ihr schon zuvor die Auszahlung der Unfallentschädigungen auferlegt worden war. Diese dabei unentgeltlich ausgeführten Leistungen umfaßten von 1888 bis 1912 257 Millionen Einzelabhebungen im Gesamtbetrage von 3854 Millionen ℳ sowie den Einzelverkauf von 9700 Millionen Versicherungsmarken im Werte von 2562 Millionen ℳ.

Die Postwertzeichen des Reichspostgebiets wurden 1900 neu gestaltet und durch Einfügung der Werte von 30, 40, 80 Pf., 1, 2, 3 und 5 ℳ, zu denen 1911 noch die 60 Pf.-Marke trat, vermehrt. Gleichzeitig erhielten die deutschen Schutzgebiete besondere Postwertzeichen mit dem Bilde eines Dampfers in voller Fahrt. Seit 1. April 1902 ist im Deutschen Reiche der erfreuliche Fortschritt zu verzeichnen, daß das Reichspostgebiet und der Verwaltungsbereich der Königlich Württembergischen Post gemeinsame Postwertzeichen mit der Inschrift »Deutsches Reich« führen. Gleiche Wertzeichen werden seitdem, nur durch Überdruck voneinander verschieden, bei den deutschen Postanstalten in der Türkei, Marokko und China verwandt. Die in den rückliegenden 25 Jahren eingetretene Verkehrszunahme spiegelt sich in dem Verbrauch an Postwertzeichen wieder, der von 1230 Millionen Stück auf 5094 Millionen gestiegen ist.

Dementsprechend haben auch die Kanäle, in denen sich der gewaltige Strom der Postsendungen unablässig bewegt, außerordentlich vermehrt und verbreitert werden müssen. Nicht minder ist zugleich die Zahl der Beförderungsmittel gestiegen, denen seit 1904 als neueste Gattung die Kraftfahrzeuge angehören. Aber auch die beiden jüngsten Erfindungen des menschlichen Geistes, das lenkbare Luftschiff und die Flugmaschine, haben sich bereits erfolgreich, zuerst 1912, im Dienste der Reichspost betätigt.

	1887	1912
Gesamtzahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge	5550	16 700
Zahl der Posten auf Landstraßen	8950	14 700
Zahl der Bahnpostwagen und Postabteile in Eisenbahnwagen	1860	4 500
Zahl der Postwagen	8180	12 600
Zahl der Postfahrräder	—	9 000.

Deutsche Bahnpostwagen verkehren als Träger eines Weltverkehrs, der zwischen Europa und vielen überseeischen Ländern kreist, seit Ende der achtziger Jahre über des Reiches Grenzen hinaus bis nach Lüttich, Ostende und Vlissingen, ferner seit 1903 bis nach Kopenhagen und seit 1909 bis Stockholm. Ihren Weg über die Ostsee nehmen die Bahnpostwagen hierbei mit Hilfe von Dampffähren, die zwischen Warnemünde und Gjedser und zwischen Saßnitz und Trälleborg eingerichtet worden sind, und die die unaufgehaltene Weiterbearbeitung der Postsachen während der Seefahrt er-

möglichen. In ähnlicher Weise werden schon seit 1891 an Bord der zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika verkehrenden Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie die Briefsendungen von deutschen und amerikanischen Postbeamten bearbeitet, so daß die oft mehrere tausend Säcke umfassende Post bei der Ankunft des Dampfers im Hafen unverzögert bestellt oder sogleich mit den anschließenden Eisenbahnzügen weitergesandt werden kann. Bei der großen Ausdehnung des deutsch-amerikanischen Postverkehrs sind diese Seeposten für die Handelskreise zu einer unentbehrlichen Einrichtung geworden.

Für die Gestaltung der überseeischen Postbeziehungen Deutschlands zu den übrigen Erdteilen bildeten die 1886 erfolgte Eröffnung deutscher Reichspostdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien sowie anschließend 1890 die Einrichtung deutscher Reichspostdampferlinien nach Ostafrika Ereignisse von nationaler und volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Reichspost ihrerseits gewann hierdurch die lang ersehnte größere Unabhängigkeit von fremden, namentlich den englischen und französischen Postdampferlinien sowie die Möglichkeit, bei der Benutzung ausländischer Postdampfer den anderen Postverwaltungen eine Gegenseitigkeit der Leistungen zu bieten. Auch ließ sich auf dieser Grundlage der Postverkehr mit den jungen deutschostafrikanischen und -südwestafrikanischen Schutzgebieten sowie später mit dem Schutzgebiete von Kiautschou, ferner mit anderen für die deutschen Interessen wichtigen Ländern wesentlich verbessern. Die Reichspostdampfer verkehrten zunächst auf allen drei Linien in Fristen von vier Wochen. Von 1898 ab wurden die vierwöchentlichen Fahrten nach und von Ostasien und Ostafrika verdoppelt. Daneben traten mancherlei sonstige wichtige Änderungen ein, wie in der Linienführung, durch Einstellung größerer Schiffe und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Das Netz der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien wird durch zwei Anschlußlinien vervollständigt: die Austral-Japan-Linie, die vierwöchentlich in Sydney an die australische Hauptlinie anschließt und über Deutsch Neuguinea nach Hongkong führt, um dort den Anschluß an die heimwärts fahrenden Dampfer der ostasiatischen Hauptlinie herzustellen; dazu kommt die Singapore-Neuguinea-Linie, die achtwöchentlich im Anschluß an die ostasiatische Hauptlinie von Singapore über Deutsch Neuguinea nach Rabaul verkehrt und dort an die Austral-Japan-Linie anschließt. Weitere neue Postdampferlinien sind in Ostasien entstanden zwischen Schanghai, Tsingtau und Tientsin (1898) nach dem Erwerb des Schutzgebiets in Kiautschou, ferner (1900) auf dem größten Strome Chinas, dem Yangtsekiang. Den Postverkehr der deutschen Besitzungen in der Südsee besorgt für die Karolinen, Marianen, Marshall- und Palau-Inseln seit 1901 die deutsche Jaluit-Gesellschaft mit Hilfe einer zwischen Sydney und Hongkong verkehrenden Dampferlinie. Deutsch Ostafrika besitzt seit 1907 eine Linie mit dreiwöchentlichen Rundfahrten um Afrika, in die die wichtigeren kapländischen Häfen mit einbezogen sind, und die regelmäßig auch die deutschsüdwestafrikanischen Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht berühren. Daneben sind noch zwölf deutsche Dampfschiffsgesellschaften, deren vielmaschiges Netz sich über alle Erdteile erstreckt, dem deutschen Postverkehr dienstbar. Die Reichspostdampferlinien haben den Wettbewerb mit den Linien des Auslandes dauernd mit Erfolg bestanden, ungeachtet der wesentlich höheren Subventionen der fremden Dampfschiffsgesellschaften. Allein bei den einschlägigen englischen und französischen Linien machen die Jahressubventionen gegen 22 Millionen ℳ aus, während der Norddeutsche Lloyd 6 090 000 ℳ und die Deutsche Ostafrika-Linie 1 350 000 ℳ, beide zusammen also 7,4 Millionen ℳ jährlich an Subventionen beziehen.

Der auf der ostasiatischen und australischen Reichspostdampferlinie vermittelte Frachtverkehr ist von 58 500 t im Werte von $74^{1}/_{2}$ Millionen ℳ im Jahre 1888 auf 348 300 t im Werte von 508 Millionen ℳ im Jahre 1911 angewachsen. Den Reichspostdampferlinien ist es außerdem gelungen, einen großen Teil des Reiseverkehrs an sich zu ziehen, so daß allein auf der ostasiatischen Linie jetzt über 42 000 Personen jährlich befördert werden. Die außerordentliche Bedeutung dieser Seepostverbindungen für die Ausgestaltung des deutschen Überseehandels wird von keiner Seite mehr verkannt. Zu einer nationalen Tat ist ihre Einrichtung noch dadurch geworden, daß nach den Bestimmungen der Subventionsgesetze nur auf deutschen Werften erbaute Dampfer in die Reichslinien neu eingestellt werden dürfen. Damit trat in der Entwicklung der deutschen Schiffsbauindustrie der Wendepunkt ein, daß der Bau größerer deutscher Handelsschiffe, der bis Mitte der achtziger Jahre durchweg in den Händen englischer Werften gelegen hatte, jetzt auf deutsche Werften überging.

Zu dem Netze der Postkurse und Postdampfschiffslinien gesellt sich als gleichwertiger Träger des neuzeitlichen Nachrichtenverkehrs das Telegraphen- und Fernsprechliniennetz. Die Länge der oberirdischen Reichs-Telegraphen- und Fernsprechlinien ist seit Anfang 1888 von 76 000 km auf 275 000 km, die Länge der Leitungen von 274 000 km auf 2 300 000 km angewachsen. Unter den in diesem Zeitraum erbauten internationalen Telegraphenleitungen sind die längsten die unmittelbaren Drahtverbindungen Berlin–Rom mit 1935 km und Berlin–Bukarest–Constantinopel mit 2044 km, wobei die Kabelstrecke Constantza–Constantinopel nicht mitgerechnet ist.

Um das Mithören von Gesprächen und den störenden Einfluß der aus den Schienen elektrischer Straßenbahnen kommenden Ströme zu beseitigen, wurden von 1899 ab die bis dahin eindrähtigen Anschlußleitungen der Fernsprechstellen durch Doppelleitungen ersetzt. Diese außerordentlich umfangreichen Arbeiten nahmen 13 Jahre in Anspruch.

Im Orts-Fernsprechverkehr mußte vom Ende der achtziger Jahre ab in den großen Städten zur unterirdischen Leitungsführung übergegangen werden. 3 970 000 km Fernsprechleitungen sind dergestalt bisher unterirdisch verlegt worden.

Eine unterirdische Führung der dem Fernsprechverkehr von Ort zu Ort dienenden Verbindungsleitungen war bis vor kurzem nur auf geringe Entfernungen möglich und ließ sich deshalb meist nur für den Nahverkehr verwerten. Nach mehrjährigen Versuchen ist die Reichs-Telegraphenverwaltung jetzt zu der Überzeugung gelangt, daß sich Fernsprechkabel bis zu 600 km und darüber hinaus unterirdisch vollwertig benutzen lassen, wenn alle 1300 bis 1600 m Selbstinduktionspulen in die Kabeladern eingeschaltet werden (Pupinverfahren). Dieses Ergebnis ist deshalb besonders wichtig, weil die Bedeutung des Fernsprechers für die Allgemeinheit schon gegenwärtig höher bewertet werden muß als die der Telegraphie. Mit dem Bau der ersten großen unterirdischen Fernsprechlinie, die die Reichshauptstadt mit dem rheinisch-westfälischen Industriebezirke verbinden soll, ist 1912 begonnen worden.

An unterseeischen Kabeln bestand der ganze Besitz Deutschlands Anfang 1888 in 388 km Linie mit 515 km Leitung, nämlich in dem deutschen Anteil an einem deutsch-schwedischen und deutsch-dänischen Kabel und in einigen inländischen Küstenkabeln. Im übrigen war die deutsche Überseetelegraphie, von einer deutschen Gesellschaft abgesehen, der je ein Kabel von Emden nach Lowestoft (England) und nach Valentia (Irland) gehörte, auf fremde Kabelgesellschaften bedingungslos angewiesen. Hierin trat von 1889 ab ein erfreulicher Umschwung ein. Zunächst wurden sämt-

liche von Deutschland ausgehenden, in Privatbesitz befindlichen Seekabel vom Reiche angekauft. Nachdem dann 1896 ein unmittelbares deutsches Kabel von Emden nach Vigo (2060 km) gelegt worden war, brachte das Jahr 1900 durch die von der neugegründeten Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft in Cöln ausgeführte Legung eines Kabels von Emden über die Azoren nach New York (7671 km) die langersehnte erste unmittelbare Kabelverbindung mit Amerika. Um Deutschland fortan auch in der Herstellung von Seekabeln und bei deren Auslegung im Ozean vom Auslande unabhängig zu machen, wurde auf Betreiben der Reichs-Telegraphenverwaltung eine deutsche Seekabelfabrik in Nordenham ins Leben gerufen und der deutsche Kabeldampfer »Stephan« auf der Werft des Vulkan in Stettin erbaut. Schon 1903/04 war es der jungen Nordenhamer Fabrik möglich, das durch die rasche Zunahme des deutsch-amerikanischen Verkehrs notwendig gewordene zweite deutsche Kabel Emden–Azoren–New York (7897 km) herzustellen. 1905 folgte, um den lebhaften deutschen Verkehr mit der Levante nicht länger den vielfachen und langandauernden Störungen der Telegraphenlinien auf der Balkanhalbinsel auszusetzen, die Legung eines Kabels Constantza–Constantinopel, das von der 1899 gegründeten Osteuropäischen Telegraphengesellschaft in Cöln betrieben wird, und das ein Glied der von Berlin durch Galizien über Bukarest bis Constantinopel geführten Telegraphenverbindung bildet. Ebenfalls 1905 wurde im fernen Osten von der neugegründeten Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft in Cöln ein Kabelnetz (6330 km) geschaffen, das die deutsche Insel Jap mit Schanghai verbindet, das ferner in Menado (Celebes) an das niederländische Telegraphennetz und auf der amerikanischen Insel Guam an das von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zwischen den Philippinen und San Francisco verlegte sogenannte amerikanische Pacific-Kabel anschließt. Da schon 1900 das Kiautschou-Gebiet durch Reichskabel von Tsingtau aus mit Tschifu und Schanghai Verbindung erhalten hatte, war nunmehr für die deutschen Besitzungen im fernen Osten die Möglichkeit geschaffen, den telegraphischen Verkehr über das neue deutsch-niederländische Kabel und die nordamerikanischen Landlinien auf die deutsch-atlantischen Kabel zu leiten. Ein weiterer wichtiger Schritt vorwärts im Ausbau des großzügigen Werkes, das die Herstellung eines eigenen selbständigen Kabelnetzes für Deutschlands Handel, Schiffahrt und für seine Kriegsflotte umfaßt, war die 1909/10 ausgeführte Legung eines Kabels von Emden über Teneriffa und Monrovia nach Pernambuco (10 740 km) durch die 1908 gegründete Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft in Cöln. Das neue Kabel hat eine doppelte Bedeutung: es dient nicht nur dem hoch entwickelten deutsch-südamerikanischen Verkehr, sondern bietet zugleich auch die Möglichkeit, die deutschen Schutzgebiete Togo, Kamerun und Deutsch Südwestafrika, deren Telegraphennetz bisher nur mit ausländischen Kabel- und Telegraphenlinien in Verbindung stand, an das Mutterland anzuschließen. Mit der Ausführung des Planes ist Ende 1912 durch die — Januar 1913 vollendete — Legung eines Anschlußkabels Monrovia–Lome–Duala begonnen worden. Nachdem noch 1912 eine reichseigene Seekabelverbindung Emden–Brest hergestellt worden ist, hat das deutsche Seekabelnetz einschließlich der vom Reiche subventionierten Linien der vier deutschen Telegraphengesellschaften jetzt eine Länge von 44 400 km Linie und 50 400 km Leitung erreicht und sich somit in den rückliegenden 25 Jahren um mehr als das Hundertfache vergrößert.

Eine besonders hervortretende Entwicklung haben die Orts-Fernsprechnetze und die Fernsprech-Verbindungsanlagen seit 1888 genommen. Von den Vereinigten Staaten von Amerika abgesehen, vermag kein anderes

Land der Welt auch nur annähernd Ähnliches aufzuweisen. Die Zahl der Orts-Fernsprechnetze ist von 155 auf 5700, die der öffentlichen Sprechstellen von 55 auf 34000, die Zahl der Sprechstellen von 25200 auf 1118000 gestiegen. In den rückliegenden 25 Jahren sind danach jeden dritten Tag 2 Orts-Fernsprechnetze sowie täglich 124 öffentliche und andere Sprechstellen eingerichtet worden. Ganz außerordentlich haben sich dabei die Sprechstellen der großen Städte vermehrt. In der Reichshauptstadt ist die Zahl der Sprechstellen gewachsen von 6950 auf 145000, in Hamburg von 2670 auf 72000, in Frankfurt (Main) von 790 auf 27000, in Leipzig von 910 auf 29000. Über $1^1/_2$ Milliarden Gespräche werden jetzt jährlich innerhalb der Ortsnetze abgewickelt gegen 87 Millionen 1887. An jedem Tage im Jahre finden somit gegenwärtig $4^1/_2$ Millionen solcher Gespräche statt. Zugleich mit dieser gewaltigen Entwicklung der Orts-Fernsprecheinrichtungen steigerte sich das Bedürfnis, auch auf weite Entfernungen zu sprechen. Anfang 1888 dienten dem Verkehr von Ort zu Ort 140 Fernsprech-Verbindungsanlagen von insgesamt 5960 km Länge, auf denen täglich 17800 Gespräche geführt wurden. Dabei war die Verbindungsleitung Berlin–Hamburg mit 300 km die längste ihrer Art. Jetzt besitzt das Reichsfernsprechgebiet 8000 Verbindungsanlagen; die Gesamtlänge ihrer Leitungen ist auf über 1 Million km, die Zahl der täglich zwischen verschiedenen Orten geführten Gespräche auf 1 Million gestiegen. Die Reichshauptstadt ist der Mittelpunkt eines Fernsprechnetzes geworden, das nicht nur alle wichtigen Orte des Reichs umfaßt, sondern über die Grenzen Deutschlands hinaus mit einer großen Zahl von Städten des Auslandes in Verbindung steht, darunter unmittelbar mit Wien, Budapest, Kopenhagen, Amsterdam, Basel, Paris. Vor 25 Jahren kannte man noch keinen internationalen Sprechbereich. Jetzt unterhalten mehrere tausend Städte des Reichs mit den Nachbarländern Sprechverkehr. Von den jetzt vorhandenen Verbindungsleitungen sind 40 über 500 bis 600 km und weitere 39 mehr als 600 km lang. Das seit April 1888 für die Herstellung und Erweiterung der Fernsprechanlagen aufgewandte Anlagekapital übersteigt 860 Millionen *M.*

Während dergestalt die Fernsprech- und die Telegraphenanlagen gemäß den steigenden Anforderungen des Verkehrs unablässig weiter ausgebaut wurden, stellte Deutschland, nachdem Marconi das Problem der Funkentelegraphie 1897 praktisch gelöst hatte, ohne Zögern auch diese anderwärts noch mit großen Zweifeln aufgenommene Erfindung an den ihr zukommenden Platz, nämlich in den öffentlichen Dienst. Im Mai 1900 konnte die erste deutsche Funkentelegraphenanlage zwischen der Insel Borkum und dem Feuerschiff Borkum Riff (35 km) in Betrieb genommen werden. Im selben Jahre gelang es dem Lloyddampfer »Kaiser Wilhelm der Große«, sich »noch« auf 93 km mit dieser Station zu verständigen. Die außerordentlich rasche Entwicklung der Funkentelegraphie ist bekannt. Die Reichs-Telegraphenverwaltung hat diese Entwicklung von Anbeginn nachhaltig gefördert und sich mit Erfolg bemüht, eine monopolistische Ausbeutung der Erfindung zu verhindern und der gedeihlichen Gestaltung des internationalen funkentelegraphischen Verkehrs auf der Grundlage des freien Wettbewerbes die Wege zu ebnen. Außerdem galt es, durch internationale Vorschriften über die technische Einrichtung der Stationen und über die Betriebsformen die Durchführung eines glatten Verkehrs zu sichern. Nachdem 1903 eine auf Einladung Deutschlands in Berlin abgehaltene Vorkonferenz zunächst unverbindlich die für eine internationale Regelung in Betracht kommenden Gesichtspunkte, im wesentlichen den deutschen Vorschlägen entsprechend, festgelegt hatte, gelang es, auf der 1906 folgenden ersten Hauptkonferenz,

die ebenfalls in Berlin stattfand und von 30 Staaten beschickt war, das gesteckte Ziel zu erreichen. Inzwischen hatten Wissenschaft und Technik das neue Verkehrsmittel dermaßen vervollkommnet, daß die Reichweite normaler Stationen auf Hunderte von Kilometern erhöht werden konnte, und daß die Funkentelegraphie dadurch, vor allem für die Schiffahrt, eine außerordentliche praktische Bedeutung erlangte. 1912 folgte die zweite Funkentelegraphenkonferenz in London, die die unbeschränkte Verkehrspflicht der Bordstationen nicht nur mit jeder Küstenstation, sondern auch der Bordstationen untereinander anerkannte und auch für die festen Stationen den Grundsatz aufstellte, daß sie den Verkehr untereinander nicht ablehnen dürfen, wenn eine von ihnen ein anderes System benutzt. Den deutschen Bordstationen war schon 1911 durch die Gründung der deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie der Verkehr mit allen Marconi-Küsten- und Bordstationen, den die Marconi-Gesellschaft bis dahin verweigert hatte, ermöglicht worden. Gegenwärtig sind über 300 deutsche Handelsschiffe mit Funkentelegraphenstationen ausgerüstet. Dem öffentlichen Verkehr an der deutschen Küste dienen 9 feste Stationen, darunter die Großstation Norddeich, sowie 8 Stationen auf Feuerschiffen. Der Telegrammverkehr der deutschen Küstenstationen umfaßte 1912 über 23 700 Funkentelegramme.

Auch in den deutschen Schutzgebieten, wo bei der Übermittelung von Nachrichten die Entfernungen besonders mitsprechen, und wo deshalb eine Telegraphie, die ohne Drahtleitung arbeitet, vor der kostspieligen Draht- und Kabeltelegraphie große wirtschaftliche Vorzüge hat, ist im Interesse der Förderung des allgemeinen Verkehrs mit der Errichtung von Funkentelegraphenanlagen vorgegangen worden. Deutsch Ostafrika besitzt Funkentelegraphenstationen seit 1911 in Muansa und in Bukoba am Viktoriasee, wodurch Bukoba Anschluß an den bisher in Muansa endigenden Zentraltelegraphen erhalten hat. In Kamerun und Deutsch Südwestafrika wurden Küstenstationen 1912 in Duala, Swakopmund und Lüderitzbucht errichtet; in demselben Jahre gelang es auf einer in Togo erbauten großen Versuchstation, funkentelegraphische Zeichen der Großstation in Nauen, d. h. auf eine Entfernung von 6000 km, zu erhalten. Dadurch ist der Plan, eine unmittelbare drahtlose Verbindung der deutschen afrikanischen Schutzgebiete mit dem Mutterlande sowie unter diesen Schutzgebieten selbst ins Leben zu rufen, seiner Verwirklichung um einen bedeutenden Schritt näher gekommen. In das Jahr 1913 fällt die Eröffnung einer Funkentelegraphenstation in Daressalam sowie der Beginn der Herstellung eines Funkentelegraphennetzes in der Südsee, das sich von Deutsch Neuguinea bis Samoa erstrecken soll, und dessen Mittelpunkt eine weitreichende Station auf der Insel Jap bilden wird, wo auch die Stränge des deutsch-niederländischen Kabelnetzes zusammenlaufen.

Die sonstigen telegraphischen sowie die postalischen Einrichtungen der deutschen Schutzgebiete reichen in ihrer Entstehung zurück bis Ausgang der achtziger Jahre. Vor dieser Zeit besaß Deutschland außerhalb seiner Grenzen nur drei Postanstalten, und zwar durchweg noch auf fremdem Boden (in Constantinopel, Schanghai und Apia). Mit der Festigung des deutschen Kolonialbesitzes, der dadurch hervorgerufenen umfangreichen Vermehrung der deutschen Handelsniederlassungen in überseeischen Gebieten und infolge der glänzenden Entwicklung der deutschen Schiffahrt entstand für die Reichs-Postverwaltung die Aufgabe, für die jungen deutschen Schutzgebiete ein eigenes Post- und Telegraphenwesen zu schaffen und durch Einrichtung weiterer Postanstalten im Auslande den deutschen Verkehr von fremder postalischer Vermittelung möglichst unabhängig zu machen. Die ersten

Postanstalten in den Schutzgebieten befaßten sich nur mit dem Briefdienste. Bald traten der Zeitungs- und Paketverkehr, der Postanweisungs-, Wertbrief- und Nachnahmedienst hinzu, so daß binnen wenigen Jahren in sämtlichen Schutzgebieten ein nach deutschem Muster geordnetes Postwesen entstand. Dem Weltpostvereine wurden angegliedert Kamerun 1887, Togo, Deutsch Südwestafrika, Deutsch Neuguinea und die Inseln der Südsee 1888, Deutsch Ostafrika 1891 und das 1898 erworbene Schutzgebiet Kiautschou 1899. Um den Briefverkehr der Schutzgebiete mit dem Mutterlande und der Schutzgebiete untereinander noch über die niedrigen Taxen des Weltpostvereins hinaus wohlfeiler zu gestalten, wurde für diesen Bereich 1899 das Briefporto auf die deutschen Inlandsätze ermäßigt. Deutschland und seine Kolonien bilden seitdem ein einziges Postgebiet. Diese Verkehrserleichterung ist neben dem Bau von Eisenbahnen der wirtschaftlichen Entwicklung der Schutzgebiete besonders förderlich gewesen. Mit der Vervollkommnung der postalischen Einrichtungen ging die Erschließung der weiten Kolonialgebiete durch den Telegraphen Hand in Hand. Von der Küste aus wurden die Telegraphenanlagen mehr und mehr nach dem Innern vorgeschoben. Durch Anschluß an das internationale Kabelnetz erhielten die Linien anderseits die notwendige Verbindung mit der Außenwelt und vor allem mit dem Mutterlande. Wie in der Heimat, fand auch der Fernsprecher in den Schutzgebieten rasch große Verbreitung. Das Telegraphennetz der Schutzgebiete (ohne die anschließenden Unterseekabel) umfaßt jetzt rund 9100 km Linie mit rund 15 000 km Leitungen, einschließlich 3800 km Leitungen für 66 Orts-Fernsprechnetze. Auf die einzelnen Schutzgebiete verteilen sich diese Anlagen wie folgt:

Deutsch Südwestafrika	4 123	km	Linie	mit	7 558	km	Leitungen
Kamerun	1 090	-	-	-	1 699	-	-
Togo	1 013	-	-	-	1 064	-	-
Deutsch Ostafrika	2 636	-	-	-	3 617	-	-
Kiautschou	80	-	-	-	557	-	-
Deutsch Neuguinea	81	-	-	-	134	-	-
Samoa	55	-	-	-	229	-	- .

Dem Verkehr in den Schutzgebieten dienen gegenwärtig 230 Post- und Telegraphenanstalten, die jährlich 25 Millionen Postsendungen, Telegramme und Gespräche bearbeiten. Ein neues Feld für ihre verkehrsfördernde Betätigung auf kolonialem Gebiete wird sich der Reichs-Postverwaltung erschließen, nachdem Frankreich Ende 1911 einen Teil von Französisch Äquatorial-Afrika, das künftige Neu Kamerun, an Deutschland abgetreten hat.

Im Auslande ist die Zahl der deutschen Postanstalten seit 1888 von 2 auf 38 gestiegen. Davon entfallen 7 auf die Türkei, 13 auf China und 18 auf Marokko. Ganz besonders haben sich in den letzten zwölf Jahren die Posteinrichtungen in China ausgedehnt, wo zugleich auch Telegraphen- und Fernsprechanlagen entstanden sind, und wo es deshalb 1901 notwendig wurde, eine besondere obere Behörde, die deutsche Postdirektion in Schanghai, einzurichten. Ihr wurden auch die Post- und Telegraphenanstalten im Kiautschougebiet unterstellt. Der Briefverkehr zwischen Deutschland und China, der sich bis 1903 ausschließlich über Suez bewegte, wird seitdem über die sibirische Bahn geleitet und dadurch um mindestens 14 Tage in der Überkunft beschleunigt. Auch finden seit 1908 auf den Briefdienst der deutschen Postanstalten in China mit Deutschland und den deutschen Schutzgebieten die billigen innerdeutschen Taxen Anwendung. Beide Verkehrsverbesserungen haben für den deutschen Handel in China große Bedeutung erlangt. Die Beziehungen zur chinesischen

Staatspost sind neuerdings durch einen auf den Grundsätzen des Weltpostvertrags aufgebauten deutsch-chinesischen Postvertrag enger geknüpft worden.

Außerordentlich ist in den rückliegenden 25 Jahren der Einfluß des Weltpostvereins auf den internationalen Verkehr des Deutschen Reichs in seiner Gesamtheit gestiegen. Gegenwärtig umfaßt der Weltpostverein ein Gebiet von $82^1/_2$ Millionen qkm mit 1160 Millionen Einwohnern. Der Weltpostkongreß in Wien (1891) führte zu einem internationalen Übereinkommen über den Zeitungsvertrieb, für das die in Deutschland bestehende Zeitungsbestellung durch die Post vorbildlich war. Infolge eines auf demselben Kongreß u. a. von Deutschland gestellten Antrags wurde als Grundsatz anerkannt, daß die Vereinsländer befugt sind, innerhalb des gesamten Vereinsgebiets mit ihren Kriegsschiffen die Briefposten unmittelbar auszutauschen. Seit 1897 unterhalten alle im Auslande weilenden deutschen Kriegsschiffe einen solchen unmittelbaren Postaustausch mit der Heimat. Hierbei finden neben der für Mannschaftsbriefe bestehenden Portovergünstigung seit 1899 die Portosätze des inneren deutschen Verkehrs Anwendung. Auf dem 1897 folgenden Weltpostkongreß in Washington wurde auf der Grundlage der deutscherseits ausgearbeiteten Vorschläge die schwierige Frage der Entschädigungen für den Land- und Seetransit der Briefpostsendungen neu geregelt. Wiederum einem deutschen Antrag entsprechend, brachte der letzte, 1906 in Rom abgehaltene Weltpostkongreß eine Ermäßigung des Weltbriefportos, indem der Gewichtsatz für den einfachen Brief von 15 g auf 20 g erhöht wurde. Zugleich beschloß dieser Kongreß auf Vorschlag Deutschlands eine namhafte Portoermäßigung für den internationalen Postanweisungsverkehr.

Neben dem eigentlichen Briefdienste, der das Rückgrat des Weltpostverkehrs bildet, hat sich der internationale Paketpostdienst besonders umfassend entwickelt, so daß er zu einem unentbehrlichen Faktor in der Weltwirtschaft geworden ist. Deutschland hat doppelten Anlaß, sich dieses Ergebnisses zu freuen, da die Einrichtung der Paketbeförderung durch die Post an sich deutschen Ursprunges ist, und außerdem Deutschland 1880 den Anstoß dazu gegeben hat, daß der Postpaketdienst in den Wirkungskreis des Weltpostvereins mit aufgenommen wurde.

Von der den Vereinsländern nach dem Weltpostvertrage zustehenden Befugnis, daß sie zur Verbesserung des Postverkehrs mit anderen Ländern Sonderverträge abschließen können, machte Deutschland 1902 dadurch Gebrauch, daß es für seinen regen Verkehr mit dem benachbarten Luxemburg an Stelle des Weltbriefportos den inneren deutschen Brieftarif einführte. In ähnlicher Weise erfuhr 1908 der hochentwickelte Postverkehr Deutschlands mit den Vereinigten Staaten von Amerika eine weittragende Verbesserung durch die Herabsetzung des Briefportos für die erste Gewichtsstufe von 20 g auf den Satz von 10 Pf. für alle auf dem direkten Seewege zwischen beiden Ländern ausgetauschten Briefe.

Auf dem Gebiete des internationalen Telegraphenverkehrs hat die Reichs-Postverwaltung erfolgreich mitgewirkt, um Vereinfachungen und Ermäßigungen der Tarife herbeizuführen und durch Vermehrung der internationalen Leitungen den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen entgegenzukommen. Von den seit 1888 abgehaltenen internationalen Telegraphenkonferenzen haben namentlich die von 1896 in Budapest, 1903 in London und 1908 in Lissabon wichtige Beschlüsse gezeitigt. Hierher gehören zahlreiche und wesentliche Taxverbilligungen, vor allem auch zugunsten des außereuropäischen Verkehrs, ferner die Schaffung grundsätzlicher Bestimmungen für den internationalen Fernsprechdienst sowie mannigfache Neuerungen und Verbesserungen im internationalen Telegraphenbetriebe. Eine bereits nach der Eröffnung des ersten

deutsch-atlantischen Kabels (1900) im deutsch-nordamerikanischen Verkehr eingeführte wichtige Neuerung, die inzwischen auf den Verkehr mit vielen anderen überseeischen Ländern ausgedehnt worden ist, bilden die zu ermäßigten Gebühren beförderten Preßtelegramme. Die 1912 von der Reichs-Postverwaltung im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den überseeischen Ländern zugelassenen Überseetelegramme zu halber Gebühr, die namentlich dem kleinen Geschäfts- und nicht eiligen Familienverkehr zugute kommen, gewähren dadurch, daß sie wegen ihrer Billigkeit erst nach Abtelegraphierung der vollbezahlten Telegramme befördert werden, zugleich für die Verwaltung den Vorteil, daß sich die kostspieligen Kabelleitungen und Apparate gleichmäßiger ausnutzen lassen. Der Telegrammverkehr des Reichs-Telegraphengebiets mit den außereuropäischen Ländern hat seit 1887 um 369 v. H. zugenommen.

Es sind befördert worden zwischen dem Reichs-Telegraphengebiet und	Telegramme		
	1887 Stück	1912 Stück	das sind mehr v. H.
Asien	26 900	229 080	752
Afrika	12 100	154 810	1 179
Amerika	257 500	989 830	284
Australien	1 700	23 840	1 302.

Ungleich umfangreicher und vielseitiger wurde für die Reichs-Postverwaltung die Aufgabe, die Benutzung der Post- und Telegrapheneinrichtungen innerhalb Deutschlands den wachsenden Bedürfnissen entsprechend durch Herabsetzung der Taxen und Gebühren und durch Erleichterung der Versendungsbedingungen zu erweitern sowie den technischen Dienst, insbesondere auch unter der Wirkung des Massenverkehrs, zeitgemäß zu formen und zu vereinfachen. Aus der Fülle der Neuerungen im Postverkehr sind hauptsächlich anzuführen: die Erhöhung des Meistgewichts für den gewöhnlichen Brief von 15 auf 20 g, die Herabsetzung der Gebühren für Briefe, Postkarten, Drucksachen und Warenproben im Orts- und Nachbarortsverkehr und die Änderung des Zeitungstarifs unter Berücksichtigung der Erscheinungsweise und des Gewichts der Zeitungen (1899), ferner die Ermäßigung des Portos für Drucksachen im Gewichte von 50 bis 100 g von 10 Pf. auf 5 Pf. (1890) und eine Reihe anderer Erleichterungen für den jetzt auf über 1 Milliarde Sendungen jährlich angeschwollenen Drucksachenversand, die Erweiterung der Ausdehnungsgrenzen und des Meistgewichts der Warenproben (1899), die Zulassung von Geschäftspapieren gegen einen an das Drucksachenporto sich anlehnenden Tarif (1900), die Verbilligung der Blindenschriftsendungen (1913), die weitere Ausgestaltung des vielbenutzten, vor allem für den Warenhandel wertvollen Nachnahmeverfahrens durch Herabsetzung der Gebühren und Vereinfachung des Tarifs (1890), die Milderung der Anforderungen an die äußere Beschaffenheit der Briefe und — was besonders der deutschen Ansichtskartenindustrie förderlich gewesen ist — auch der Postkarten durch die Zulassung brieflicher Mitteilungen auf der Vorderseite (1905). Weiter gehören hierher die Ermäßigung der Gebühren für Postanweisungen bis 5 ℳ von 20 auf 10 Pf. und die Erhöhung des Meistbetrags für Postanweisungen

von 400 auf 800 ℳ (1899), die Gleichstellung der Landbestellgebühr für Postanweisungen und Wertbriefe mit der Ortsbestellgebühr (1906), die Einführung der Kartenbriefe (1897), der Postlagerkarten, der Einlieferungsbescheinigungen über gewöhnliche Pakete, der Postanweisungen mit anhängendem Einlieferungschein (1910), die Einführung der für das reisende Publikum so nützlichen Postausweiskarte (1904), die Einführung des Postprotestverfahrens (1908), das dem Publikum, namentlich an kleineren Orten, eine fühlbare Verbilligung der Protestkosten brachte, die Einrichtung des Bestelldienstes bei den Posthilfstellen (von Mitte 1888 ab), des Ortsschnelldienstes und des Eilabfertigungsdienstes in größeren Städten (1911), schließlich die durchgreifende Vereinfachung des Postzollgeschäfts (1909).

Zur beschleunigten Abfertigung des Publikums an den Postschaltern wurden die Auflieferungsgelegenheiten u. a. durch Heranziehung der großen Geschäftshäuser zur posttechnischen Vorbereitung ihres Massenpaket- und Einschreibbriefverkehrs verbessert und die Möglichkeiten zum Einkaufe von Postwertzeichen in kleinen Mengen durch Einrichtung besonderer Freimarkenverkaufstände innerhalb der Posthäuser, Aufstellung zahlreicher Postwertzeichenautomaten und durch Einführung der Freimarkenheftchen (1910) vermehrt. Um auch das Ausgabegeschäft an den Postschaltern zu erleichtern, sind seit 1901 gegen 1000 größere Postanstalten mit verschließbaren Abholungsfächern ausgestattet worden.

In weitem Umfange wurden die Errungenschaften der Maschinentechnik dem Postbetriebe dienstbar gemacht. Hierher gehören neben der Einführung der Wertzeichenautomaten (1901), durch die jetzt jährlich über 107 Millionen Freimarken und Postkarten abgesetzt werden, die Aufstellung von Selbstabfertigern für frankierte Einschreibsendungen (1909), die ebenfalls das Annahmegeschäft vereinfachen und beschleunigen, ferner bei Postämtern mit starkem Brief- und Postanweisungsverkehr die Benutzung der den Handbetrieb vielfältig ersetzenden Briefstempelmaschinen und der Postanweisungs-Stempelmaschinen. 1912 ist der Reichs-Postverwaltung nach mehrjährigen Versuchen die Einführung einer Maschine gelungen, die gegen einfache Barfrankierung die aufgelieferten Briefsendungen mit der Freimarke beklebt, die Marken zugleich entwertet und sie selbsttätig zählt. Eine solche Barfrankierungsmaschine, die ein Meisterwerk der Präzisionsmechanik darstellt, vermag 350 bis 450 Sendungen in der Minute zu bearbeiten. Für die Handelswelt ist die Neuerung besonders wertvoll, weil sich bei Einlieferung von Massensendungen die Frankoentrichtung dadurch wesentlich vereinfacht. Die Verwendung von Maschinen mannigfacher Art knüpft sich weiterhin an die Einführung des Postscheckverkehrs, wobei die Maschinen zum Teil der Eigenart des Postscheckbetriebs ihre Entstehung verdanken. Den Postscheckämtern durch die Reichhaltigkeit ihrer maschinellen Einrichtungen verwandt und doch wieder vollständig von ihnen verschieden sind die an den Anfangs- und Endpunkten besonders wichtiger Eisenbahnstrecken mit sehr starkem Postpaketverkehr zur Entlastung des Post- und Eisenbahnbetriebs auf den Personenbahnhöfen seit 1897 errichteten Postverladestellen, auf denen abseits der Bahnhöfe die Bahnpostwagen in großer Zahl be- und entladen werden. Besondere Eisenbahngleise, auf denen die Bahnpostwagen durch Lokomotiven an- und abgebracht werden, und die zumeist bis an die Packkammerräume der Verladestelle herangeführt sind, stellen hier die Verbindung mit dem Bahnhofe her, während sich der eigentliche Verkehr auf der Verladestelle mit Hilfe elektrisch betriebener Schiebebühnen und Aufzugsanlagen sowie von Förderwerken abwickelt, die die Paketkarren selbsttätig fortbewegen.

Für den inneren deutschen Telegrammverkehr hatte die 1891 herbeigeführte Ermäßigung der Telegrammgebühren von 6 Pf. auf 5 Pf. für das Wort und der Mindesttaxe für ein Telegramm von 60 Pf. auf 50 Pf. große Bedeutung. Um die telegraphischen Einrichtungen dem Publikum nach Möglichkeit zugänglich zu machen, wurden Ende der achtziger Jahre die Telegraphendienststunden bei vielen Postanstalten mit Telegraphenbetrieb auf den ganzen Tag ausgedehnt und zum Teil bis in die Nachtzeit verlängert. Gleichzeitig ging die Verwaltung dazu über, bei den Telegraphenanstalten für die Beförderung telegraphischer Nachrichten außerhalb der Dienststunden, soweit angängig, Dienstbereitschaft einzurichten. Für das reisende Publikum wurden die Gelegenheiten zur Auflieferung von Telegrammen durch Einrichtung besonderer Telegramm-Annahmestellen auf größeren Personenbahnhöfen vermehrt. In der Telegrammbestellung trat eine allgemeine Beschleunigung ein durch Vereinfachung des Abfertigungsdienstes sowie durch die Einstellung jugendlicher, zumeist mit Fahrrädern ausgerüsteter Telegrammbesteller. Eine neuzeitige Errungenschaft ist das 1911 eingeführte Brieftelegramm.

Über das Bedürfnis des eigentlichen Verkehrs hinaus war der Telegraph schon vor 1888 für das Zeitballwesen, die Wettertelegraphie und den Hochwasser-Nachrichtendienst im Interesse des öffentlichen Wohles nutzbar gemacht worden. Hierzu trat Ausgang der achtziger Jahre der Unfallmeldedienst, der Landgemeinden die Möglichkeit gewährt, zu jeder Tages- und Nachtzeit schleunige Hilfe aus Nachbarorten telegraphisch herbeizurufen. Die Zahl der Orte mit Unfallmeldedienst ist jetzt auf etwa 26 000 gestiegen. Seit 1905 wird mit der Einrichtung eines besonderen telegraphischen Feuermeldedienstes auf dem platten Lande, der an dem durch Feuer bedrohten Orte das beschleunigte Eintreffen der Feuerwehren aus Nachbargemeinden ermöglichen soll, mehr und mehr vorgegangen. Der Wetternachrichtendienst, der in erster Linie der Landwirtschaft zugute kommt, ist 1900 neu geregelt und über das ganze Reich ausgedehnt worden. 32 000 Telegraphenanstalten brachten 1912 die Wettervorhersagen zur öffentlichen Kenntnis. Die Gesamtzahl der im Reichs-Telegraphengebiet eingegangenen, die Wettervorhersage für den folgenden Tag enthaltenden Wettertelegramme betrug 5 Millionen. Neben dem öffentlichen Wetterdienst ist seit zwei Jahren ein besonderer Gewittermeldedienst im Interesse unserer Luftschiffahrt in der Entwicklung begriffen, an dem eine größere Zahl von Post- und Telegraphenanstalten mitwirkt.

Indem die Reichs-Telegraphenverwaltung, auf diesen verschiedenen Wegen fortschreitend, eine möglichst vielseitige Ausnutzung des Telegraphen zum Wohle der Allgemeinheit erstrebte, war sie zugleich bemüht, den Telegraphenbetrieb durch Verbesserung vorhandener sowie durch Einführung neuer Apparatsysteme und Stromquellen noch ergiebiger und wirtschaftlich vorteilhafter auszugestalten. Bis Mitte der neunziger Jahre hatte der Morsetelegraph, der bereits 1844 in den Telegraphenbetrieb eingeführt worden war, die Vorherrschaft unter den Telegraphensystemen ausgeübt. Fortan machte er in oberirdischen Leitungen von mittlerer Länge in wachsendem Umfange dem schneller und sicherer arbeitenden Klopfer Platz. Mit der Einführung des im Reichs-Postamt konstruierten polarisierten Klopfers (1911) konnte der Klopferbetrieb mit Nutzen auch auf längere oberirdische sowie auf Kabelleitungen ausgedehnt werden. Der Hughesapparat wurde durch den elektrischen Antrieb wesentlich verbessert und vereinfacht sowie zur gesteigerten Ausnutzung besonders stark belasteter Leitungen für Gegensprechschaltungen dienstbar gemacht. Eine andere, 1898 eingerichtete Betriebs-

weise gestattet, daß auf ein und derselben Fernsprechdoppelleitung gleichzeitig gesprochen und mit Hughesapparaten telegraphiert wird. Infolgedessen lassen sich solche Fernsprechleitungen vorteilhafter ausnutzen, was bei den hohen Kosten, die ihr Bau auf weite Entfernungen verursacht, sehr ins Gewicht fällt. Die Einführung der Gegensprechschaltung im Rekorderbetriebe (1893) hat die Telegraphierleistungen in den Unterseekabeln nahezu verdoppelt. Eine nicht minder bedeutende Erhöhung der Telegraphiergeschwindigkeit in den Überlandlinien wurde im Großbetriebe der Telegraphenämter erreicht durch die Verwertung des Wheatstone-Schnellschreibers (1889), des Mehrfachtelegraphen von Baudot (1901) und des Murrayschen Maschinentelegraphen (1905). Dem ausländischen Murrayapparat ist in jüngster Zeit als mindestens gleichwertig der Schnelltelegraph von Siemens & Halske an die Seite getreten, der bei Einfachschaltung in der Stunde bis 4000 Wörter zu übermitteln vermag. Infolge der Benutzung der Schnell- und Vielfachtelegraphen konnte die Herstellung neuer Telegraphenleitungen erheblich eingeschränkt werden. Die Gesamtzahl der Ende 1912 im Reichs-Telegraphengebiete benutzten Telegraphenapparate betrug, einschließlich der im Telegraphendienste verwandten Fernsprechapparate, 46 940. Gegenüber dem Bestande von Anfang 1888 bedeutet dies eine Zunahme um 169 v. H. Eine nicht geringe Zahl an Telegraphenapparaten ist dabei seit 1902 dadurch erspart worden, daß bei den größeren Telegraphenämtern der Telegraphenbetrieb zentralisiert worden ist. Dieses System gewährt zugleich den Vorteil, daß sich der Betrieb leichter übersehen und die Arbeit gleichmäßiger verteilen läßt.

Für die Stromgebung erwies sich die 1893 aufgenommene Benutzung von Sammlerbatterien als Stromquelle an Stelle von Primärbatterien je länger je mehr als ein wesentlicher Fortschritt, zumal dadurch für die Anwendung der Mehrfachtelegraphie, die besonders ergiebiger Stromquellen bedarf, sowie der Kabeltelegraphie auf weite Entfernungen die Voraussetzungen geschaffen wurden. Nicht minder vorteilhaft wirkte die Verwendung von Sammlern im Fernsprechbetriebe durch die damit erzielte stärkere und deutlichere Lautwirkung der Mikrophone, die bei der stetigen Zunahme des Sprechverkehrs gerade in langen Leitungen von Wert ist. Mit Hilfe des Sammlerbetriebs hat sich außerdem die bei größeren Fernsprech-Vermittelungsämtern durch die dauernde Vermehrung der Fernsprechanschlüsse notwendig gewordene Einrichtung des Zentralbatteriesystems ermöglichen lassen. In den Sprechkreisen der kleineren und mittleren Fernsprech-Vermittelungsanstalten werden seit 1891 mit großem wirtschaftlichen Vorteil an Stelle der bis dahin allgemein verwandten Primärelemente für den Weck- und Mikrophonbetrieb Trockenelemente benutzt.

Eine durchgreifende Neuerung trat Ende der achtziger Jahre in den Fernsprechämtern bei den zur Ausführung der Gesprächverbindungen dienenden Umschalteapparaten ein, indem die bisherigen Klappenschränke zu 50 Leitungen, die sich für den Großbetrieb nicht mehr zulänglich erwiesen, dem Vielfachumschalter Platz machten. Das bedeutendste deutsche Fernsprechamt mit Vielfachumschaltern ist die 1910 in Betrieb genommene Fernsprechzentrale in Hamburg. Dieses Amt, das zur Zeit 41 700 Hauptanschlüsse zählt, ist zugleich auch das größte Fernsprechamt der Welt, da es bis 80 000 Anschlußleitungen aufnehmen kann. Neben den durch Personal bedienten Vielfachumschaltern hat seit 1900, zunächst versuchsweise, ein automatisches Fernsprech-Vermittelungssystem Eingang gefunden, bei dem die Verbindungen zwischen den einzelnen Anschlüssen nicht durch Beamte, sondern durch einen von den Teilnehmern in Gang zu setzenden Schaltmechanismus hergestellt werden. Da sich diese Selbstanschlußapparate

dauernd verläßlich zeigten, sind in den letzten Jahren verschiedene Orts-Fernsprecheinrichtungen mittleren Umfanges vollständig danach umgebaut worden. Bei den größeren Orts-Fernsprechnetzen ist der sogenannte halbautomatische Betrieb dazu ausersehen, den Übergang von dem gewöhnlichen zu dem Selbstanschlußsystem zu schaffen. Einrichtungen dieser Art sind ebenfalls bereits im Betriebe. Mit Einschluß der zur Vermehrung der öffentlichen Fernsprechstellen im Stadt-, Vororts- und Nachbarortsverkehr 1899 eingeführten selbstkassierenden Fernsprechstellen (Fernsprechautomaten) befanden sich Ende 1912 im Reichs-Telegraphengebiet in den Fernsprechnetzen 1 066 000 Apparate im Betriebe, d. i. das Siebenunddreißigfache des Apparatbestandes von Anfang 1888.

Ende der achtziger Jahre trat infolge des durch die Fortschritte der Elektrotechnik sich lebhaft entwickelnden Baues elektrischer Starkstromanlagen an die Reichs-Telegraphenverwaltung die Notwendigkeit heran, ihre Telegraphen- und Fernsprechleitungen und ihre Apparate vor Beschädigungen durch den Starkstrombetrieb zu schützen. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen haben im Laufe der Jahre einen großen Umfang angenommen, da nicht nur die Zahl der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, die ganze Ortschaften mit Strom versorgen, außerordentlich gewachsen ist, sondern auch die elektrischen Straßen- und Kleinbahnen sich ununterbrochen stark vermehrt und infolgedessen auch die Starkstromleitungen den Schwachstromleitungen gegenüber mehr und mehr an Ausdehnung gewonnen haben. Die zum Schutze der Schwachstromleitungen von der Reichs-Telegraphenverwaltung getroffenen Vorkehrungen — Schutznetze, Schutzdrähte und isolierte Drähte sowie Schmelzsicherungen — haben bisher im allgemeinen ihren Zweck erfüllt. Eine neue Aufgabe wird für die Reichstelegraphie aus der Einrichtung des elektrischen Betriebs auf den Staatsbahnen entstehen, da für die zumeist an den Eisenbahnlinien entlang geführten oberirdischen Telegraphenleitungen besondere Schutzschaltungen geschaffen werden müssen, um Störungen der Leitungen durch die zum Bahnbetriebe benutzten hochgespannten Ströme vorzubeugen. Die wichtige Frage unterliegt gegenwärtig der Prüfung durch das 1888 vom Reichs-Postamt eingerichtete Telegraphen-Versuchsamt. Diesem fällt im übrigen als Hauptaufgabe zu, die Ergebnisse der Wissenschaft für die Zwecke des Telegraphen- und Fernsprechwesens nutzbar zu machen, die Leistungen der Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen nach Möglichkeit zu steigern und zugleich den Betrieb tunlichst wirtschaftlich zu gestalten. Einen bevorzugten Platz unter den Arbeiten des Telegraphen-Versuchsamts nehmen seine Forschungen auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie ein. Hierher gehören aus neuester Zeit die vielbeachteten Versuche mit Erd- oder wagerechten Antennen. Nicht minder hat sich das Telegraphen-Versuchsamt beim Bau der reichseigenen Stationen für drahtlose Telegraphie in weitem Umfange praktisch betätigt.

In engem Zusammenhange mit der Technik des Postbetriebs steht die Reichsdruckerei, die 1879 durch Verschmelzung der Preußischen Staatsdruckerei und der vormaligen v. Deckerschen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei geschaffen und zugleich dem Staatssekretär des Reichs-Postamts unterstellt worden ist. Die Grundlage ihres Unternehmens bilden neben der Herstellung der Reichsbanknoten die regelmäßig fortdauernden Lieferungen von Postwertzeichen. An diesen Wertzeichen lieferte die Reichsdruckerei im Jahre 1912 5414 Millionen Stück zum Nennwerte von 502 Millionen ℳ gegenüber 1290 Millionen Stück im Nennwerte von 138 Millionen ℳ Ende 1887. Noch bis 1890 reichte für die Herstellung der Freimarken die

Handpresse aus. Dann trat die Schnellpresse an ihre Stelle, die alle Vorrichtungen für den Druck mechanisch ausführt, und die in einem Druckgange 800 Briefmarken oder werktäglich gegen $6^1/_2$ Millionen Marken druckt. Mit der Einführung der Briefmarkenautomaten und der jetzt in zahlreichen größeren Geschäften verwandten Portokontrollkassen entstand das Bedürfnis, die Freimarken außer in einzelnen Bogen auch in endlosen Streifen geliefert zu erhalten. 1911 ist der Reichsdruckerei nach langwierigen Versuchen in gemeinsamer Arbeit mit der Gandenbergerschen Maschinenfabrik in Darmstadt der Bau einer Rotationsmaschine gelungen, die die Marken druckt, locht, elektrisch trocknet, bei ihrer Wiederaufwicklung zu Rollen einzeln zählt und die Stückzahlen neben dem Markenbande fortlaufend vermerkt. Diese Maschine liefert unter gewöhnlichen Verhältnissen 3000 Marken in der Minute, vermag die Leistung jedoch bis auf das Doppelte zu steigern. Neben den Postwertzeichen liefert die Reichsdruckerei alle Versicherungsmarken, Wechselstempelzeichen, statistische Wertzeichen, Reichsstempelwertzeichen, die Zigaretten-, Schaumweinsteuerzeichen, Frachtstempel-, Spar- und sonstige Wertmarken, d. s. im ganzen zur Zeit 1160 Wertzeichensorten; ferner außer den schon erwähnten Reichsbanknoten die Reichskassenscheine, die Schuldverschreibungen zu Reichs- und Staatsanleihen und andere Wertpapiere. An geldwerten Drucksachen insgesamt stellt die Reichsdruckerei jetzt werktäglich 22 Millionen Stück im Gesamtwerte von 21 Millionen ℳ her.

Neben der Erfüllung dieser und anderer praktischen Aufgaben war bei der Errichtung der Reichsdruckerei der Gedanke mit leitend gewesen, sie zugleich in künstlerischer Beziehung zu einer staatlichen Musteranstalt heranzubilden und dadurch zur weiteren Hebung der deutschen Privatindustrie beizutragen. Denn wenn auch die Drucktechnik in Deutschland damals bereits auf einer hohen Stufe der Vollkommenheit angelangt war, wurde sie doch noch bis Mitte der achtziger Jahre auf dem Gebiete der künstlerischen Reproduktion vom Auslande teilweise überflügelt. Die Reichsdruckerei hat auch ihren Leistungen im Bereiche der graphischen Künste volle Würdigung zu verschaffen gewußt. Eine wertvolle Unterstützung wurde ihr hierbei durch die von Seiner Majestät dem Kaiser 1900 ernannte Künstlerische Sachverständigen-Kommission der Reichsdruckerei, der die Aufgabe zufällt, bei den die Tätigkeit der Reichsdruckerei angehenden kunstgewerblichen Fragen von allgemeiner Bedeutung beratend, begutachtend und anregend mitzuwirken.

Die von der Reichsdruckerei seit 1888 hergestellten Druckwerke umfassen Werke in Buchdruck, farbige Holz- und Metallschnitte nach alten Ölgemälden, Original-Künstlersteinzeichnungen und künstlerische Nachbildungen in verschiedenen photomechanischen Verfahren. Zu den Werken in Buchdruck gehören u. a. das Jahrbuch der preußischen Kunstsammlungen, die Altertümer von Pergamon, die Gemäldegalerie der Königlichen Museen zu Berlin, das Olympiawerk, die Monumenta Germaniae et Italiae typographica, die Kunstsammlungen Weiland Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin Friedrich in Schloß Friedrichshof, die Chronika der drei Schwestern, die Nibelunge, die persischen Gedichte des Sultans Selim I., das Werk »Der Kaiser und die Kunst«, die Bibel (Ausgabe der Reichsdruckerei) und die Werke Friedrichs des Großen. Die Gruppe der künstlerischen Nachbildungen ist besonders umfangreich. Hervorgehoben seien hier die Bildnisse brandenburgisch-preußischer Herrscher aus dem Hause Hohenzollern, sodann die Kupferstiche und Holzschnitte alter Meister (über 800 Blätter), Handzeichnungen von Albrecht Dürer und von Harmensz van Rijn, Zeichnungen alter Meister aus dem Königlichen Kupferstichkabinett in Berlin, die von

der Akademie der Wissenschaften in Berlin herausgegebenen attischen Grabreliefs, die Nachbildungen der vorzüglichsten Holzschnitte und Stiche von Lukas Cranach sowie Goyas Lithographien und seltene Radierungen.

Auf Weltausstellungen und anderen großen Ausstellungen sind der Reichsdruckerei für Arbeiten der Reproduktionstechnik, ferner für ihre Erzeugnisse im Buchdruck, in der Buchbinderei, Photographie wiederholt die höchsten Auszeichnungen zuerkannt worden.

Die außerordentliche Entwicklung, die die Reichsdruckerei in allen ihren Zweigen seit 1888 genommen hat, machte auch mehrfach bedeutende Erweiterungen ihrer Betriebsräume und Werkstätten notwendig. 1373 Maschinen befinden sich bei ihr gegenwärtig im Betriebe gegen 411 Anfang 1888. Das Personal der Reichsdruckerei ist von 945 Köpfen auf 2580 Köpfe angewachsen.

Ungeachtet der für das Personal und namentlich für die Arbeiter der Reichsdruckerei wiederholt eingetretenen Erhöhung der Bezüge sowie der bei verschiedenen Druckerzeugnissen vorgenommenen wesentlichen Preisermäßigungen haben sich die Finanzergebnisse dauernd befriedigend entwickelt. Der jährliche Überschuß der Reichsdruckerei, der bis 1888 etwa 1 Million ℳ betrug, ist seitdem allmählich auf 3 Millionen ℳ gestiegen; von 1888 ab zusammen genommen beläuft er sich auf 52 Millionen ℳ. Diese Überschüsse sind in denen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht enthalten, da die Reichsdruckerei ihren eigenen Etat hat.

Über die Finanzergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gibt die nachstehende Zusammenstellung der seit 1888 erzielten reinen Überschüsse Aufschluß:

Jahr	Überschuß	Jahr	Überschuß
1888....	26 541 998 ℳ	Übertrag	318 572 191 ℳ
1889....	27 367 121 -	1901....	20 251 218 -
1890....	17 718 615 -	1902....	42 466 754 -
1891....	15 352 746 -	1903....	51 984 652 -
1892....	17 559 702 -	1904....	53 604 061 -
1893....	16 690 383 -	1905....	59 383 174 -
1894....	20 417 252 -	1906....	59 271 680 -
1895....	25 268 535 -	1907....	37 225 386 -
1896....	26 729 029 -	1908....	46 798 602 -
1897....	33 826 553 -	1909....	4 218 147 -
1898....	37 789 492 -	1910....	72 195 743 -
1899....	41 528 685 -	1911....	90 812 412 -
1900....	11 782 080 -	1912....	93 623 226 -
Übertrag	318 572 191 ℳ	Summe..	950 407 246 ℳ.

Seit 1901 haben sich danach die Überschüsse besonders günstig gestaltet. Dabei sind gerade in den letzten zwölf Jahren ungeachtet weitgehender Betriebsvereinfachungen und einer möglichst zweckentsprechenden Verwendung der Arbeitskräfte Ausgaben für die Vermehrung des Personals notwendig geworden wie nie zuvor. Diese Ausgaben haben 132 Millionen ℳ betragen. 75 Millionen ℳ wurden hiervon durch Personalverstärkungen beansprucht, die die allgemeine Verkehrszunahme erforderte. Die übrigen 57 Millionen ℳ sind von der Verwaltung lediglich im Interesse des Personals aufgewandt worden, um durch weitere umfangreiche Einstellung von Kräften das Leistungsmaß herabzusetzen, sämtlichen Beamten und Unterbeamten alljährlich einen angemessenen Erholungsurlaub zuzuwenden und außerdem die Sonntagsruhe des Personals wesentlich zu verbessern. Unabhängig hiervon brachte die von 1907 bis 1909 durchgeführte allgemeine Auf-

besserung der Einkommensverhältnisse des Personals eine Steigerung der persönlichen Ausgaben, die allein für diese drei Jahre 128 Millionen *M* und darunter für 1909 über 89 Millionen *M* ausmachte.

Als nach der Gründung des Weltpostvereins die Kulturstaaten begannen, ihren Postverkehr nach einheitlichen Gesichtspunkten statistisch zu ermitteln, ergab sich, daß England ein Drittel mehr Sendungen hatte als Deutschland, und daß der postalische Verkehr Frankreichs dem Deutschlands nahezu gleichkam. Jetzt nimmt der Postverkehr des Deutschen Reichs unter den Ländern der alten Welt die erste Stelle ein. An den Umfang des deutschen Fernsprechverkehrs reicht kein Land Europas auch nur annähernd heran. Dabei hat keine Verkehrsverwaltung der Welt eine so große Zahl von Betriebszweigen aufzuweisen wie die Reichspost.

Stiftung „Töchterhort" für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Der Verwaltungsbericht der unter dem Protektorat Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin stehenden Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten ist vor kurzem erschienen. Danach ist das Ergebnis des Geschäftsjahrs 1912 recht erfreulich. Nach den Jahren des Rückganges 1910 und 1911 ist jetzt, dank der Opferwilligkeit und dem Gemeinsinne der Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine beträchtliche Steigerung der Einnahmen eingetreten, so daß nicht nur die Unterstützungstätigkeit, die übrigens auch in den Vorjahren nicht eingeschränkt zu werden brauchte, in noch erweitertem Umfange ausgeübt, sondern auch darüber hinaus das Kapitalvermögen, dessen Zinsen in erster Linie zu den Ausgaben für die nach Zahl und Betrag von Jahr zu Jahr steigenden laufenden Unterstützungen bestimmt sind, bedeutend vermehrt werden konnte.

Die baren Einnahmen des Töchterhorts haben betragen

	1912		1911		mithin 1912			
					mehr		weniger	
	M	Pf.	*M*	Pf.	*M*	Pf.	*M*	Pf.
a) an laufenden Beiträgen	195 665	55	187 092	64	8 572	91	—	—
b) an einmaligen Spenden	9 715	62	12 648	20	—	—	2 932	58
c) an besonderen Zuwendungen ..	4 325	76	6 048	28	—	—	1 722	52
Spenden zusammen	209 706	93	205 789	12	8 572	91	4 655	10
d) an Zinsen	69 702	79	65 002	93	4 699	86	—	—
im ganzen	279 409	72	270 792	5	13 272	77	4 655	10
					8 617	67.		

Die im vorjährigen Verwaltungsbericht ausgesprochene Erwartung, daß die laufenden Beiträge, die neben den Zinsen das Rückgrat der Stiftung bilden, im Jahre 1912 voraussichtlich auf den Betrag des Jahres 1910, das 194 056 *M* ergab, kommen würden, ist hiernach nicht nur in Erfüllung gegangen, sondern sogar noch übertroffen worden. Die seit der Begründung der Stiftung im Jahre 1909 erzielte höchste Einnahme von 202 868 *M* ist freilich noch nicht erreicht. Die Tatsache aber, daß sich bei diesem wichtigsten Zweige der Einnahmen wieder eine andauernde Aufwärtsbewegung zeigt, im Zusammenhange mit der weiteren Tatsache, daß die Zahl der Beiträge spendenden Beamten und Unterbeamten beträchtlich gewachsen ist, berechtigt zu der Hoffnung, daß im Jahre 1913 die Einnahme an laufenden Beiträgen des Jahres 1909 erreicht oder sogar überschritten werde. Haben doch schon die ersten vier Monate des Jahres 1913 gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahrs eine Mehreinnahme von über 6000 *M* gebracht.

Die Zahl der Spender ist von 135 003 am Schlusse des Jahres 1911 auf 146 418 am Ende des Jahres 1912 gestiegen. Damit ist der Mitgliederbestand des Jahres 1909, das die höchste Einnahme an laufenden Beiträgen gebracht hat, bereits um 7145 überholt. Im ganzen waren im Jahre 1912 61 816 Beamte, d. s. 63,0 v. H., mit 105 629 *M* und 84 602 Unterbeamte, d. s. 66,1 v. H., mit 90 037 *M* beteiligt. 37,0 v. H. der Beamten und 33,9 v. H. der Unterbeamten zahlen also noch keine Beiträge; es bietet sich mithin noch immer die Möglichkeit, die Zahl der Spender durch eine weitere Werbetätigkeit zu steigern. Der Durchschnitt der Einzelleistungen ist für das Jahr 1912 unter Zugrundelegung der am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen Mitgliederzahl mit 1 *M* 71 Pf. bei den Beamten und 1 *M* 6 Pf. bei den Unterbeamten berechnet worden, was einen Monatsbeitrag von $14^1/_4$ Pf. bei den Beamten und von $8^5/_6$ Pf. bei den Unterbeamten ergibt. Von der Gesamtzahl der Reichs-Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten (ohne Hilfstellen) waren im Jahre 1912 mit laufenden Beiträgen beteiligt 89,9 v. H. gegen 87,7 v. H. im Vorjahre. In fünf Bezirken sind laufende Beiträge von allen Ämtern und Agenturen eingegangen. Die Amtsgenossen in Deutsch Südwestafrika haben im ganzen 1049 *M* gespendet.

Die einmaligen Beiträge und die besonderen Zuwendungen sind bedauerlicherweise in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. Sie betrugen 1912: 14 041 *M*, dagegen 1911: 18 696 *M*, 1910: 23 788 *M* und 1909: 31 176 *M*. Das Jahr 1909 wird freilich nicht als maßgebend angesehen werden können, da in diesem Jahre die einmaligen Beiträge, die in der Hauptsache aus Anlaß der Gehaltsaufbesserungen von Beamten und Unterbeamten gezahlt worden sind, die ungewöhnliche Höhe von 24854 *M* erreichten.

Die Gesamteinnahme an Beiträgen usw. seit 1890 bis Ende 1912 ergibt sich aus der nebenstehenden Übersicht.

Die reinen Zinseinnahmen des Hauptausschusses belaufen sich auf 67 477 *M*. Sie übersteigen die gleichen Einnahmen des Vorjahrs um 4627 *M*. Dabei haben die Wertpapiere eine durchschnittliche Verzinsung von 4,1 v. H. und die auf Hypotheken ausgeliehenen Gelder eine solche von 4,16 v. H. gebracht.

An Unterstützungen sind im Jahre 1912 in 3356 Fällen zusammen 181 716 *M* gezahlt worden, gegen 3266 mit 178 023 *M* im Vorjahre. An der Ausgabe von 181 716 *M* sind beteiligt die Bezirksausschüsse in 2344 Fällen mit 95 354 *M* und der Hauptausschuß in 1012 Fällen mit 86 362 *M*. Unter den Bewilligungen des Hauptausschusses waren 58 507 *M* laufende Unterstützungen, d. s. 977 *M* mehr als im Jahre 1911. Die geringe Zunahme des Jahres 1912 könnte an sich wohl die Vermutung rechtfertigen, daß sich bei

	Laufende Beiträge		Einmalige Beiträge		Besondere Zuwendungen		Zusammen	
	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.
Bis Ende 1891, einschl. des Kapitalgrundstocks	45 812	98	124 790	77	—	—	170 603	75
Kalenderjahr 1892	74 254	40	13 137	32	—	—	87 391	72
- 1893	85 455	1	4 130	35	5 836	27	95 421	63
- 1894	87 919	53	5 466	—	7 107	53	100 493	6
- 1895	92 307	52	4 268	92	3 923	8	100 499	52
- 1896	96 428	36	4 975	63	7 664	28	109 068	27
- 1897	99 180	64	6 336	66	3 638	94	109 156	24
- 1898	101 710	38	5 331	64	4 136	20	111 178	22
- 1899	106 281	89	6 731	49	3 319	2	116 332	40
- 1900	113 277	66	5 987	11	4 987	41	124 252	18
- 1901	123 420	54	6 993	53	6 314	81	136 728	88
- 1902	135 874	31	6 940	29	9 838	83	152 653	43
- 1903	146 628	42	7 991	45	4 746	35	159 366	22
- 1904	155 704	17	8 314	87	11 787	85	175 806	89
- 1905	167 560	23	8 072	64	9 935	25	185 568	12
- 1906	182 089	82	14 612	42	6 789	44	203 491	68
- 1907	191 015	79	13 068	89	2 894	71	206 979	39
- 1908	198 607	22	10 628	36	6 238	94	215 474	52
- 1909	202 868	85	24 854	10	6 322	14	234 045	9
- 1910	194 056	83	13 370	60	10 418	6	217 845	49
- 1911	187 092	64	12 648	20	6 048	28	205 789	12
- 1912	195 665	55	9 715	62	4 325	76	209 706	93
In 22¾ Jahren....	2 983 212	74	318 366	86	126 273	15	3 427 852	75

444 640 M 1 Pf.

den laufenden Unterstützungen der Zeitpunkt des Beharrungszustandes nähert, und daß fortan Zu- und Abgang sich die Wage halten werden. Es erscheint jedoch bedenklich, schon jetzt mit einem Stillstande zu rechnen. Die geringe Höhe der Mehrausgabe des Jahres 1912 dürfte vielmehr auf einem Zufalle beruhen, denn schon die ersten drei Monate des Jahres 1913 haben zu 14 Neubewilligungen mit einem Jahresbetrage von 2390 M geführt, während in dieser Zeit nur zwei Heimfälle mit 290 M eingetreten sind. Seit dem Jahre 1897 hat sich die Zahl der männlichen Beamten und Unterbeamten bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung um rund 80 000 vermehrt. Diese Beamten werden sich zum größten Teile erst nach dem Jahre 1897 verheiratet haben; ihre Töchter sind daher noch nicht in einem Alter, daß schon jetzt mit einer dauernden Fürsorge für einen Teil von ihnen zu rechnen wäre. Außerdem wird anzunehmen sein, daß von den über 18 Jahre alten weiblichen Personen, denen zur Zeit die Bezirksausschüsse einmalige Unterstützungen gewähren — es hat sich hierbei im Jahre 1912 um 2344 Fälle gehandelt, wovon allein in 1280 Fällen Krankheit den Anlaß zur Unterstützung gegeben hat —, beim Fortschreiten ihrer Erwerbsbeschränktheit eine immer mehr steigende Zahl die Bewilligung laufender Unterstützungen notwendig machen wird. In Wirklichkeit ist der Betrag der laufenden Unterstützungen in den zehn Jahren vor 1912 regelmäßig um rund 3000 M jährlich (von 28 585 M im Jahre 1902 auf 57 530 M im Jahre 1911) gestiegen. Die Vorsicht gebietet, eine mindestens gleiche Steigerung auch für die folgenden Jahre anzunehmen und dementsprechend das Kapitalvermögen der Stiftung

zu vermehren, damit die sich daraus ergebenden Zinserträge zur Deckung der zu erwartenden Mehrausgaben ausreichen.

Von den im Jahre 1912 insgesamt gezahlten Unterstützungen entfielen

	auf Beamtenwaisen	auf Unterbeamtenwaisen
einmalige . . .	1 079 mit 50 974 *M*,	1 910 mit 72 235 *M*,
laufende	197 - 36 532 -	170 - 21 975 -
zusammen . .	1 276 mit 87 506 *M*,	2 080 mit 94 210 *M*.

Es hat also, wie bisher ohne Ausnahme, auch im Jahre 1912 eine besondere Berücksichtigung der Unterbeamtentöchter — über das im § 5 der Satzungen Gewährleistete hinaus — stattgefunden. Denn nach dem Anteile der Unterbeamten an den Spenden wären auf sie nur 81 062 *M* entfallen; somit sind ihnen aus den für sie nicht bestimmten Mitteln noch 13 148 *M* zugeflossen. Im ganzen sind seit Beginn der Unterstützungstätigkeit (März 1891) bis Ende 1912 den Unterbeamten über 143 000 *M* an Zuschüssen dieser Art gewährt worden. Von den durch den Töchterhort in $21^3/_4$ Jahren an Beamten- und Unterbeamtentöchter überhaupt bewilligten Unterstützungen von 2 265 740 *M* haben die Unterbeamtentöchter mehr als die Hälfte, nämlich 1 148 477 *M* erhalten, während z. B. ihr Anteil am Kapitalvermögen nur 31,9 v. H. ausmacht.

Über die Vermehrung des Kapitalvermögens in den einzelnen Jahren seit 1890 bis auf den Stand von Ende 1912 gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

				M	Pf.					*M*	Pf.
Kapitalgrundstock (gesammelt bis 20. Oktober 1890)										109 089	28
Bis	Ende	1892	Zugang	117 792	17	mithin	Kapital	Ende	1892	226 881	45
-	-	1893	-	62 267	91	-	-	-	1893	289 149	36
-	-	1894	-	59 269	16	-	-	-	1894	348 418	52
-	-	1895	-	64 065	69	-	-	-	1895	412 484	21
-	-	1896	-	59 896	39	-	-	-	1896	472 380	60
-	-	1897	-	55 389	58	-	-	-	1897	527 770	18
-	-	1898	-	53 157	61	-	-	-	1898	580 927	79
-	-	1899	-	55 446	78	-	-	-	1899	636 374	57
-	-	1900	-	62 528	32	-	-	-	1900	698 902	89
-	-	1901	-	64 958	59	-	-	-	1901	763 861	48
-	-	1902	-	74 973	43	-	-	-	1902	838 834	91
-	-	1903	-	76 735	60	-	-	-	1903	915 570	51
-	-	1904	-	86 227	71	-	-	-	1904	1 001 798	22
-	-	1905	-	86 248	41	-	-	-	1905	1 088 046	63
-	-	1906	-	93 266	31	-	-	-	1906	1 181 312	94
-	-	1907	-	96 122	73	-	-	-	1907	1 277 435	67
-	-	1908	-	95 137	19	-	-	-	1908	1 372 572	86
-	-	1909	-	109 691	—	-	-	-	1909	1 482 263	86
-	-	1910	-	95 707	19	-	-	-	1910	1 577 971	5
-	-	1911	-	86 045	30	-	-	-	1911	1 664 016	35
-	-	1912	-	93 160	59	-	-	-	1912	**1 757 176**	**94.**

Unter Hinzurechnung von 46 801 *M* Beständen bei den Bezirksausschüssen ergibt sich für Ende 1912 ein Gesamt-Stiftungsvermögen von 1 803 978 *M*.

Die Mitglieder des Hauptausschusses und der Bezirksausschüsse versehen ihre Geschäfte ehrenamtlich ohne jede Vergütung. Die als Verwaltungskosten nachgewiesenen Ausgaben stellen in der Hauptsache Kosten für Drucksachen, Schreibbedürfnisse, Porto, Maklergebühren usw. dar. Im ganzen

sind verausgabt worden beim Hauptausschuß 2249 ℳ, bei den Bezirksausschüssen und Vertrauensmännern 1298 ℳ, zusammen 3547 ℳ, d. s. gegen das Vorjahr 762 ℳ weniger, weil im Jahre 1911 der Bedarf an Formularen für einen dreijährigen Zeitraum angeschafft und dafür die Summe von rund 1000 ℳ gezahlt worden ist. Für 1912 machen die Verwaltungskosten 1,3 v. H. der Gesamteinnahme von 279 410 ℳ aus.

Der Hauptausschuß hat im September 1912 unter den Beamten und Unterbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ein Flugblatt in 230 000 Exemplaren verbreiten lassen, das offenbar mit dazu beigetragen hat, das Interesse für den Töchterhort neu zu beleben und eine große Zahl neuer Freunde zu gewinnen. Er hofft im Hinblick auf die segensreiche Tätigkeit der Stiftung und im Vertrauen auf den bewährten Wohltätigkeitssinn des Personals, daß das einträchtige Zusammenwirken der Organe des Töchterhorts auch weiterhin von Erfolg begleitet sein möge.

Motorposten in England.

Von Regierungsrat Wernekke in Zehlendorf (Wannseebahn).

Der Postverkehr hat im Laufe der Zeit einen eigenartigen Kreislauf durchgemacht: während er ursprünglich nur auf die Straßen angewiesen war, ist er seit der Einführung der Eisenbahnen erst teilweise, dann fast vollständig von den Jahrhunderte alten Verkehrswegen verdrängt worden und auf das neue Beförderungsmittel übergegangen. Jetzt ist er jedoch, wenn auch längst nicht in dem früheren Umfange, auf die Straße zurückgekehrt, und das neuzeitliche Fahrzeug, der Kraftwagen, hat ihr, nachdem sie für den großen Verkehr auf weite Entfernungen außer Gebrauch gekommen war, nicht nur im ganzen neues Leben zugeführt, sondern an manchen Stellen auch den alten Postverkehr in anderer Form wieder erstehen lassen. Ein treffliches Beispiel für diese Entwicklung bietet die von London nach den großen Handelstädten von Nordengland und nach Schottland führende Landstraße, der Great North Road, die um 1830 die belebteste Verkehrsader Englands war; an einzelnen Stellen fuhr alle fünf Minuten ein Postwagen vorbei. Große Gasthäuser mit geräumigen Stallhöfen und ungewöhnlich breite Straßenzüge in den an ihr liegenden Ortschaften gaben 40 Jahre später, als die Eisenbahnen den Postverkehr an sich gezogen hatten, noch ein Bild von dem Getriebe, das früher auf ihr geherrscht hatte. In den siebenziger Jahren, als das Fahrrad seinen Einzug hielt, begann sich neues Leben auf der Straße zu regen, aber es verging noch nahezu der gleiche Zeitraum wie seit der früheren Blütezeit, bis der Kraftwagen sie sich eroberte und ihr einen Verkehr zuführte, der dem der Voreisenbahnzeit nur wenig nachsteht.

Gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts verschwand die Postkutsche überall mehr und mehr von der englischen Landstraße; 1887, im Jubiläumsjahr der Königin Victoria, erschien sie von neuem, fast in ihrer alten Gestalt, mit drei oder vier Pferden bespannt und mit der alten Pünktlichkeit, die so weit ging, daß man in abgelegenen Dörfern wieder die Uhr nach der Vorüberfahrt der Post stellte. Eingedenk der ehemaligen Unsicherheit auf den Straßen und der räuberischen Überfälle auf die Postwagen der alten Zeit hatte man den Post-

schaffner sogar wie früher bewaffnet. Diese Postwagen beförderten aber zum Unterschied von denen der Voreisenbahnzeit nur Pakete, keine Reisenden. Als nämlich im Jahre 1883 der Postpaketverkehr in England eingeführt wurde, fand die Postverwaltung sehr bald, daß die Vergütung von 55 v. H. des Portos, die sie für die Beförderung der Pakete an die Eisenbahngesellschaften zu entrichten hatte, sehr hoch war, und daß ihr für die Arbeiten, die sie außer der Beförderung auszuführen hatte, keine genügende Entschädigung verblieb. Sie suchte sich daher von den Eisenbahnen freizumachen und nahm die Beförderung der Pakete auf einer größeren Zahl von Strecken selbst in die Hand. So wurde am 1. Juni 1887 ein Paketpostwagen auf der Landstraße zwischen London und Brighton in Betrieb gesetzt, was damals großes Aufsehen erregte. Bald folgten weitere Paketposten zwischen London einerseits und Tunbridge Wells, Chatham, Watford, Colchester, Hertford und Ware anderseits. Auch nach Cambridge und Oxford, nach Windsor und Guildford, nach Epsom und Leatherhead wurden Fahrposten für Pakete eingerichtet.

Diese Art des Postverkehrs war aber auf den meisten Strecken nur von kurzer Dauer. Als in den neunziger Jahren die Kraftwagen aufkamen, wandte die Postverwaltung dem neuen Verkehrsmittel alsbald ihre Aufmerksamkeit zu. 1897 wurden Versuchsfahrten unternommen, und zwar sowohl mit einem elektrischen als auch mit einem Dampfkraftwagen. Der letztere sollte die Paketpost zwischen London und Brighton auf der Strecke London–Redhill entlasten; er blieb zunächst sechs Wochen im Dienst, dann wurde er gründlich nachgesehen und machte noch eine etwa dreiwöchige Probezeit durch. Dauernd konnte weder der elektrische noch der Motorwagen mit Dampfbetrieb beibehalten werden, obgleich die mit ihnen erzielten Ergebnisse nicht durchaus ungünstig waren. Vielmehr lieferten die Versuche den Beweis, daß der Kraftwagen für den Postdienst wohl geeignet sein würde, wenn es gelänge, einen zuverlässigeren Motor zu bauen. Vorläufig kehrte man zum Pferdebetriebe zurück. Die Versuche mit Kraftwagen wurden aber fortgesetzt.

Noch in dem Jahresberichte von 1902 sagte der Generalpostmeister, es habe sich bisher kein Motor gefunden, der für die Beförderung schwerer Postgüter dem Pferde an Zuverlässigkeit gleichkomme. Zuverlässigkeit ist aber die erste Anforderung, die der Postverkehr an ein Betriebsmittel stellen muß, die Schnelligkeit kommt erst in zweiter Linie in Betracht. Doch war der Kraftwagenbau im Jahre 1902 so weit gediehen, daß der Kraftbetrieb auf der Strecke London-Redhill nunmehr dauernd aufrecht erhalten werden konnte. Auch an einigen anderen Stellen wurden jetzt erweiterte Versuche mit Kraftwagen gemacht, so zwischen Liverpool und Manchester und zwischen Manchester und Altrincham. In London war ein Kraftdreirad für den Briefverkehr eingestellt worden. Im Jahre 1903 wurde der Kraftwagen-Postverkehr weiter ausgedehnt; wir finden eine Motorpostverbindung zwischen London und Epping und zwischen Sunderland und Newcastle, während der Probebetrieb des Vorjahrs von Manchester nach Liverpool als Dauerbetrieb eingerichtet wurde. Auch von Birmingham ging eine Motorpost aus, und innerhalb des Stadtbezirks von London war eine ganze Anzahl Kraftwagen für die Postbeförderung im Betriebe. Die besten Ergebnisse wurden auf der Strecke London–Epping mit einem Milnes-Daimlerwagen erzielt, der sehr pünktlich verkehrte und seinen Dienst ohne Unfälle versah. Immerhin blieb aber die Zuverlässigkeit der Motorposten hinter der der Wagen mit Pferden zurück, und die Postverwaltung hielt es daher auch jetzt noch für ihre Pflicht, mit der Einrich-

tung von Motorposten vorsichtig und zurückhaltend zu sein. Der Jahresbericht des Generalpostmeisters von 1904 spricht indes die Hoffnung aus, daß es bald möglich sein werde, den Motorwagen bei seiner fortschreitenden Entwicklung in immer größerem Maße für die Zwecke der Postbeförderung heranzuziehen.

Im Jahre 1904 wurde der Motorpostdienst erheblich erweitert. Am 1. Juni trat die Verbindung zwischen London und Brighton, die wichtigste, längste und verkehrsreichste der englischen Motorpostlinien, ins Leben. Ihre Bewährung wurde als Beweis angesehen, daß der Kraftwagen mit Erfolg für die Zwecke der Post zu verwenden ist. Freilich blieben auch Fälle nicht aus, in denen der Kraftwagen versagte. An neuen Strecken kamen in demselben Jahre hinzu Birmingham-Worcester und Northampton-Hitchin, sowie einige Verbindungen zwischen Londoner Bezirkspostämtern. Die weitere Ausgestaltung des Motorpostnetzes wurde beständig im Auge behalten. Die Hauptschwierigkeit bestand immer in den hohen Anforderungen, die der Postbetrieb an die Zuverlässigkeit des Motors stellen muß. Wo der Kraftwagen sich bewährte, wurde der Postverkehr durch ihn wesentlich beschleunigt und bei großen Entfernungen und schweren Lasten auch verbilligt.

Der Jahresbericht des Generalpostmeisters für das Verwaltungsjahr vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 verzeichnet folgende Motorpostverbindungen:

London-Brighton, London-Redhill, London-Epping, Manchester-Liverpool, Birmingham-Warwick, Birmingham-Worcester, Northampton-Hitchin, Leeds-York, Newcastle-Sunderland, Darlington-Richmond, Redhill-Dorking, Epping-Bishop's Stortford, Hereford-Glasbury, Wallinford-Thame.

Außerdem waren in Vorbereitung die Strecken:

London-Hastings mit Abzweigung von Tunbridge Wells nach Eastbourne, London-Colchester mit Abzweigung von Chelmsford nach Southend-on-Sea, London-Hitchin, Leeds-Huddersfield.

Von nun an wurden die Motorpostverbindungen zu zahlreich, als daß sie einzeln aufgezählt werden könnten. Am 31. März 1907 bestanden 35 Linien, und im Laufe dieses Jahres wuchs ihre Zahl auf 50. Von den wichtigeren neuen Strecken seien genannt: London-Ipswich, London-Cambridge und London-Aylesbury. In London wird außer den Kraftwagen seit 1906 eine Anzahl Motordreiräder zur Beförderung der leichten Postsachen verwendet. Die Menge der mit Kraftwagen beförderten Postgüter hat beständig zugenommen, die Kosten sind aber mit der wachsenden Vervollkommnung der Kraftwagen gesunken, so daß der Übergang zum Kraftwagenbetrieb auch vom wirtschaftlichen Standpunkte zu begrüßen ist. Die Betriebstörungen, die auf Unvollkommenheiten des Motors zurückzuführen waren, gingen stetig zurück.

Das Jahr 1908 brachte weitere Verbesserungen im Betriebe; die Zahl der Motorpostverbindungen stieg auf 60, von denen als die wichtigsten die nach Dover, Ramsgate, Southampton, Portsmouth und Reading genannt seien. Alle Paketpostverbindungen, die von London ausgehend nach Provinzstädten führen, sind, soweit sie früher mit Pferden bedient wurden, soweit also nicht die Eisenbahnen zur Beförderung der Postpäckereien benutzt worden waren, nunmehr zum Kraftbetrieb übergegangen. Der Zuwachs des folgenden Jahres betrug 10 Motorpostlinien, darunter die schon seit einiger Zeit in Aussicht genommene Verbindung Glasgow-Edinburg, ferner London-Oxford und Leeds-Sheffield.

Von Jahr zu Jahr nimmt der Kraftwagen im Postverkehr eine größere Bedeutung an; der Bericht über das am 31. März 1911 zu Ende gegangene Jahr erwähnt 100, der über das nächste Jahr 120 Motorpostverbindungen. Unfälle und Betriebstörungen kommen nur noch selten vor. Zum erstenmal erscheint 1911 auch Irland in der Aufzählung der Motorpostverbindungen

mit der Linie Dublin–Kells. Sonst seien von neuen Strecken des Jahres 1910/11 noch genannt London–Birmingham mit einer Abzweigung nach Leicester, London–Portsmouth, Warrington–Burnley, Glasgow–Greenock. Im folgenden Jahre waren die wichtigsten Neuerungen die Verbindungen London–Bristol, Chorley–Blackpool, Warrington-Wrexham, Manchester–Leeds, Derby–Birmingham, Derby–Leicester und Derby–Sheffield. 1910 wurde in London, 1911 in Liverpool eine Anzahl Pferdeposten durch Kraftwagen ersetzt.

War vorhin gesagt, daß das Haupterfordernis, dem der Kraftwagen für den Postverkehr genügen muß, seine Zuverlässigkeit ist, so ist doch auch der Vorteil seiner größeren Fahrgeschwindigkeit nicht zu unterschätzen. Die alte Postkutsche vor dem Jahre 1840 hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde erreicht, ihre Durchschnittsgeschwindigkeit hatte aber kaum mehr als 12 bis 13 km betragen. Die gleiche Geschwindigkeit hatten auch die Paketposten mit Pferdebetrieb. Der Kraftwagen fährt aber in der Regel mit einer Geschwindigkeit von 16 km in der Stunde. Dazu hat er noch den Vorteil größerer Tragfähigkeit; konnte der alte Pferdewagen mit etwa 1,5 t beladen werden, so kann der Kraftwagen 2,5 t aufnehmen.

Die meisten Postkraftwagen verkehren in der Nacht. Bei Aufstellung ihres Fahrplans ist der alte Gebrauch beibehalten worden, der bei den Postkutschen der Zeit vor 1840 bestanden hatte. Bei größeren Entfernungen, wie z. B. zwischen London und Brighton, fährt zu gleicher Zeit von jedem Ende der Strecke ein Wagen ab, so daß sie sich in der Mitte treffen müssen. Ihre Ankunftszeit am Ziel wird so festgesetzt, daß die Briefe und Pakete noch bei der ersten Austragung der Postsachen den Empfängern zugestellt werden können. Sie werden meist außer von dem Wagenführer von einem Schaffner begleitet, der auf der Fahrt auch die Postsachen bearbeitet, die dem Kraftwagen unterwegs zugeführt werden; der Dienst wird also ähnlich gehandhabt wie bei der Bahnpost. An wichtigen Wegekreuzungen findet ein Austausch von Postsachen zwischen den sich dort treffenden Fahrzeugen verschiedener Strecken statt.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Fernsprechseekabel Vancouver–Victoria. An der Westküste Canadas ist zwischen Vancouver und Victoria in Britisch Columbien ein Fernsprechseekabel durch den Golf von Georgia ausgelegt worden. Das 52,5 km lange Kabel hat folgende Bauart[1]). Es enthält vier Adern. Jeder Kupferleiter besteht aus einem Draht von 2,04 mm Durchmesser, der von zwölf dünneren, 0,72 mm starken Drähten umgeben ist; der ganze Durchmesser jedes Leiters beträgt 3,54 mm. Das Kupfergewicht stellt sich auf 300 englische Pfund für eine Seemeile. Um den Kupferleiter ist zur Erhöhung der Selbstinduktion ein feiner Eisendraht von 0,3 mm Durchmesser herumgelegt, derart, daß auf jeden Zoll (2,54 cm) 70 Windungen kommen. Die Ader ist mit Guttapercha (300 englische Pfund auf eine Seemeile) isoliert und in langen Spiralen um einen Jutestrang gewunden. Die Zwischenräume zwischen den Guttaperchaadern sind ebenfalls mit Jutehanf ausgefüllt. Die

[1]) Electrician 1913, S. 822.

Kabelseele ist durch eine Messingbandhülle gegen Bohrwürmer geschützt. Zur Bewehrung sind 15 galvanisierte Stahldrähte von 4,9 mm Durchmesser verwendet, die in Jutehanf eingebettet und mit zwei Lagen Jute und Kompound umgeben sind. Das Kabel hat einen äußeren Durchmesser von nahezu 5,8 cm und wiegt rund 8000 kg für eine Seemeile. Die elektrischen Eigenschaften der einzelnen Adern sind, auf die Seemeile bezogen, folgende: Gleichstromwiderstand 4 Ohm, Kapazität 0,35 μF, Isolationswiderstand 250 Megohm bei 24° C, Dämpfungskonstante etwa 0,019 bei 800 Perioden in der Sekunde (0,01 für 1 km). Es ist beabsichtigt, die beiden Adernpaare zum Doppelsprechen zusammenzuschließen. Da das Kabel in ziemlich großen Meerestiefen ausgelegt werden mußte — es waren Tiefen bis zu 1300 Fuß (400 m) zu überwinden —, hat man ein Kabel mit stetig verteilter Selbstinduktion gewählt an Stelle eines mit Pupinspulen ausgerüsteten, dem man sonst der Wohlfeilheit und der guten elektrischen Eigenschaften wegen wohl den Vorzug gegeben hätte. Die Kosten für die Beschaffung und Auslegung des Kabels stellen sich auf 480 000 ℳ. Das Kabel ist bald nach der Auslegung in Betrieb genommen worden und arbeitet zur vollsten Zufriedenheit.

Die Entwicklung des Fernsprechverkehrs von Ort zu Ort in England. Die Zahl der Ferngespräche ist nach einer Veröffentlichung des General Post Office in England von 13 467 975 im Rechnungsjahre 1903/04 auf 35 815 959 im Rechnungsjahre 1912/13 gestiegen. Die internationalen Ferngespräche sind hierbei nicht mitgezählt. In demselben Zeitraume sind die Fernleitungen von 1363 auf 3180 vermehrt worden, und die Länge der Doppelleitungen ist von 79 000 km auf rund 190 000 km gewachsen. Im Durchschnitt entfielen täglich auf eine Leitung 1903/04 34,1 Gespräche, 1905/06 36,9 Gespräche, 1908/09 33,0 Gespräche, 1911/12 39,6 Gespräche und 1912/13 38,8 Gespräche. Die Einnahmen aus den inneren englischen Ferngesprächen beliefen sich im Rechnungsjahre 1912/13 auf 18 246 840 ℳ gegen 6 510 500 ℳ im Rechnungsjahre 1903/04. Die durchschnittliche Gebühr für ein Gespräch ist in diesem Zeitraume von 49,3 Pf. auf 51,9 Pf. gestiegen. In der Stunde des stärksten Verkehrs wird etwa der fünfte Teil des gesamten Tagesverkehrs (8 Uhr vorm. bis 8 Uhr nachm.) abgewickelt.

LITERATUR.

Jahrbuch der Naturwissenschaften 1912 bis 1913. Achtundzwanzigster Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Joseph Plaßmann. 466 Seiten. Gebunden in Leinwand 7 ℳ 50 Pf. Freiburg im Breisgau. Herdersche Verlagshandlung 1913.

In nahezu 400 teils kürzeren, teils ausführlicheren, von sachkundigen Verfassern geschriebenen Abhandlungen belehrt das Buch über die im letzten Jahre gewonnenen Ergebnisse der Forschungen und ihrer Anwendungen in dem weiten Felde der Naturwissenschaften. Die Ausbeute eines Jahres auf einem so umfangreichen Gebiet ist viel zu groß, als daß sie selbst von Fachgelehrten in ihrer Gesamtheit beherrscht werden könnte. Ihre über-

sichtliche Zusammenfassung, wie sie alljährlich in dem von Max Wildermann 1886 begründeten, seit seinem Tode (1909) von Dr. Plaßmann weitergeführten Jahrbuche vorliegt, entspricht einem Bedürfnisse nicht nur des Forschers, der sich über die Fortschritte in den seinem Sonderfache verwandten Zweigen auf dem laufenden erhalten muß, sondern auch des gebildeten Laien, der nach Ergänzung seines Wissens verlangt. Was an Erkenntnissen von bleibendem Werte in der Naturlehre und Naturbeschreibung einschließlich der Himmels- und Wetterkunde sowie der Urgeschichte des Menschen, ferner in der Länder- und Völkerkunde, der Gesundheitspflege und Heilkunde, der Land- und Forstwissenschaft, im Großgewerbe, im Luftfahr- und Kraftwagenwesen erworben worden ist, ist klar und allgemein verständlich dargestellt und durch Hinweise auf die ursprünglichen Veröffentlichungen ergänzt. So finden sich, um nur einiges herauszugreifen, Aufsätze über die sprechende Glühlampe, die Erzeugung von Wasserstoff nach dem Frank-Caro-Lindeschen Verfahren, das Ausbleiben der Augustmeteore, über einige Beziehungen der Ionenlehre, über Luftelektrizität, Wirkungen des Sonnenlichts auf die Atmosphäre. die Urheimat der Indogermanen, die wertvollen Funde an vorweltlichen Tieren am Tendaguruberge in Ostafrika, über Lotungen bei Verlegung von Unterseekabeln, Erfahrungen mit dem Egner-Holströmschen Starkstrommikrophon, über die drahtlose Telegraphie von Bethenod usw.

Auch dem neuen Jahrbuche wird der Beifall nicht versagt bleiben, den alle voraufgegangenen Bände erhalten haben.

Konstruktion, Bau und Betrieb von Funkeninduktoren und deren Anwendung von Ernst Ruhmer. 4. und 5. Lieferung. (Vgl. Archiv 1913, S. 258.)

Mit der 4. und 5. Lieferung wird der erste Teil des Werkes abgeschlossen. Die Darstellung der Flüssigkeitsunterbrecher wird weitergeführt und als ihr letzter Vertreter für Gleichstrom der auf schnellen Zündungen und Löschungen eines Lichtbogens beruhende Gasunterbrecher des Verfassers beschrieben. Dann folgen die Unterbrecher für Wechselstrom. Die sich anschließenden Abschnitte behandeln die Apparate zur Ermittelung der Unterbrechungszahl und der Formen der Stromkurven, wobei neben den Frequenzmessern auch der der Untersuchung veränderlicher Ströme dienenden Oszillographen und Kathodenstrahlröhren gedacht wird. Es reihen sich an die Stromquellen (Tauchbatterien, Sammler, darunter auch der mit Eisen - Nickel - Elektroden von Edison, Gleich- und Wechselstromanlagen, Gleichrichter), die Hilfsapparate, die Schaltungs- und Betriebsanordnungen. Die Anführung einiger Versuche mit Funkeninduktoren und Geißlerschen Röhren leitet dann über zur Entstehung der Röntgenstrahlen, deren Erzeugung und Anwendung den Inhalt des zweiten Teiles des Werkes bilden soll.

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Herausgegeben von Prof. Dr. M. Neefe, Direktor des Statistischen Amts der Stadt Breslau. Neunzehnter Jahrgang. 849 Seiten. Geh. 16 M, geb. 18 M 50 Pf. Breslau 1913. Verlag von Wilh. Gottl. Korn.

Die Verwaltungen großer Gemeinwesen können gegenüber ihren zunehmenden und sich vertiefenden vielseitigen Aufgaben eines fortlaufend geordneten statistischen Tatsachenstoffs nicht entraten. So besitzen jetzt 46 unserer deutschen Großstädte eigene Ämter, denen die vergleichende zahlenmäßige

Darstellung sozialer, städtischer und volkswirtschaftlicher Zustände in einem bestimmten Bereiche obliegt. Das neue Jahrbuch legt Zeugnis ab von der fleißigen Arbeit, die in diesen Ämtern geleistet wird. Die unermeßlich große Stoffmenge, die sich in 33 Abschnitten, teils in Fortführung früherer Ermittelungen, teils unter Heranziehung neuer Gebiete aufgespeichert findet, kann hier nur andeutungsweise umschrieben werden. Die Angaben erstrecken sich, abgesehen von 6 Städten, die für einzelne Abschnitte keine Ergebnisse gebracht haben, auf die 93 deutschen Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern und stützen sich meist auf Ermittelungen durch Fragebogen. Die Städte sind nach ihrer Einwohnerzahl in 3 Gruppen geteilt, 23 Städte mit mehr als 200 000 Einwohnern, 24 mit 100 000 bis 200 000 und 46 Städte mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern.

Im ersten Abschnitt »Gebiet, Bodenbenutzung und Grundbesitz im Jahre 1910« stellt der Herausgeber die Gesamtflächen der Städte zusammen, was davon bebaut ist sowie auf Verkehrswege, auf öffentliche Park- und Gartenanlagen, Begräbnisplätze und Wasserflächen entfällt, den Grundbesitzwechsel für bebaute und unbebaute Grundstücke mit Angabe des Kaufpreises und des Flächeneinheitspreises, die Grundeigentumsflächen der Stadtgemeinden und den in den Jahren 1910 und 1911 eingetretenen Wechsel. Die folgenden Abschnitte haben die Ergebnisse meteorologischer Beobachtungen, den Bevölkerungswechsel (Eheschließungen und Ehescheidungen, Geburts- und Todeszahlen), die Bautätigkeit und den Wohnungsmarkt (Neubauten, Wohnungszunahme, leerstehende Wohnungen usw.) zum Gegenstande. Weitere Abschnitte behandeln die Arbeitsvermittelung und Arbeitslosenfürsorge, die Sparkassen, den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr, den Personenverkehr (Omnibus-, Droschken-, Straßenbahnwesen, Benutzung der Eisenbahnen und Wasserstraßen, finanzielle Ergebnisse der kommunalen Straßenbahnen und Zahlungen der privaten an die Stadtkasse), Kohlenbezug und Kohlenpreise, Bewegung der Viehpreise in den Jahren 1903 bis 1911 und der Lebensmittelpreise für 1908 bis 1911, die ortsüblichen Tagelöhne in den Jahren 1884, 1892, 1902 und 1912, die letzten Volkszählungsergebnisse und ihre Fortschreibung bis April 1912, die Gemeindesteuern und Gebühren u. v. a.

Eine Inhaltsübersicht der Jahrgänge I bis XIX belehrt darüber, wie ungemein vielseitig sich die Städtestatistik entwickelt hat, und wie sie immer neue Gebiete in ihren Forschungsbereich einbezieht.

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Monatsschrift für Wissenschaft und Politik des Weltverkehrs und Weltwirtschaft. Herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf. Preis für den Jahrgang 18 *M*.

Im Mai-Heft wird eine Reihe von Aufsätzen über »Probleme der deutschen Binnenschiffahrt« fortgesetzt. Geh. Baurat Doell-Metz feiert den um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hergestellten Bau der Paris–Straßburger Eisenbahn und des Rhein-Marnekanals in Anbetracht der damals nur beschränkten Hilfsmittel als eine Großtat der französischen Technik und erörtert an dem Beispiele des Kanals die technischen Aufgaben und wirtschaftlichen Erfolge einer zielbewußten Wasserwirtschaft.

Dr. John Mez-Freiburg (Br.) beleuchtet, davon ausgehend, daß es zwischen den beiden Hauptbahnen Straßburg–Avricourt–Paris und Mülhausen–Belfort–Paris zwar viele von Osten und Westen her in die Vogesen hineinführende Stichbahnen, aber keine Eisenbahnverbindungen über die Paßhöhen hinweg

gibt, die in neuerer Zeit wieder in den Vordergrund gerückten zahlreichen Pläne für einen Vogesendurchstich. Ein solcher sollte, wenn er auch nicht die ihm oft zuerkannte Eigenschaft besitze, eine neue große Durchgangslinie (Wien--Paris) zu schaffen, doch zum Besten der unmittelbar angrenzenden Landesteile bald ausgeführt werden, damit er nicht dem kürzlich wieder aufgetauchten national-französischen Plane eines Belchendurchstichs zum Opfer falle, der mit dem Juradurchstich Münster–Grenchen und im Anschluß an den Lötschbergtunnel auf eine unmittelbare, das elsässische und badische Bahnnetz umgehende Verbindung Belfort--Bern und Nordfrankreich--Italien hinziele.

Es folgen dann noch Aufsätze über Eisenbahn- und Wasserstraßenpläne in Sibirien, über auswärtige Kapitalinvestitionen und Völkerrecht, über die Botenposten der deutschen Hanse und über die erregte Beurteilung des Gotthardvertrags bei den Schweizern.

Im Juni-Heft erörtert Dr. Hugo Grothe-Leipzig die in den nächsten Jahrzehnten im westlichen Teile der Balkan-Halbinsel herzustellenden Eisenbahnverbindungen, wobei er den deutschen Unternehmungsgeist auf das sich hier dem Kapital und der Technik bietende reiche Betätigungsfeld hinweist.

Im Aufsatze: Die Einbürgerung der deutschen Valuta auf dem Weltmarkt, von Ernst Oberfohren-Kiel, wird die überragende Bedeutung Londons im internationalen Bank- und Wechselverkehr erklärt, die früher zur Folge hatte, daß man in überseeischen Ländern nur mit Sterlingwechseln bezahlen konnte. Den nach Vorantritt der Deutschen Bank seit 1886 einsetzenden nachhaltigen Bestrebungen der deutschen Großbanken ist es durch Gründung einer ganzen Reihe von Überseebanken gelungen, auch dem deutschen Wechsel zum Vorteil unserer wirtschaftlichen Aufgaben im Auslande Eingang zu verschaffen.

Eine Folge von Aufsätzen über die Seeschiffahrt der Kulturnationen beginnt mit dem Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen, seiner Art, Richtung und seinem Umfange, sowie der Beteiligung der 20 größeren deutschen Häfen daran. Unsere Handelsflotte hatte bei der letzten amtlichen Zählung einen Bestand von 5000 Schiffen mit einem Gehalt von rund 3 Millionen Registertonnen, wobei nur Schiffe von mehr als 50 cbm gerechnet sind.

Eine Abhandlung: Der Panamakanal und die Häfen des amerikanischen Nordwestens, schildert die günstige Lage der Häfen Portland, Seattle und Tacoma als Vororte eines der reichsten Getreideländer der Erde, der mit unerschöpflichen Wäldern bedeckten Küstengebirge und eines namentlich Metalle erzeugenden weitreichenden Hinterlandes. Ihrer aufstrebenden Entwicklung und ihrem Wettbewerbe mit San Francisco wird der Panamakanal noch bedeutend Vorschub leisten.

C. J. Beelenkamp-Rotterdam bespricht Fragen des Weltpostverkehrs, die auf dem bevorstehenden Madrider Kongreß voraussichtlich zur Erörterung kommen, wie Regelung der Transit-Entschädigungen, Einführung eines Welteinheitsportos, Herabsetzung des sog. Strafportos für unfrankierte und unzureichend frankierte Briefsendungen, Erhöhung des Höchstgewichts für Drucksachen u. m. a.

Dr. Max R. Funke-Genf bringt eine interessante Zusammenstellung von Tatsachen zur Vorgeschichte der neuen chinesischen Anleihe.

Unter den politischen Tagesfragen unterzieht der Herausgeber das Koweit-Abkommen zwischen England und der Türkei und die Rückwirkung auf das Schlußstück der Bagdadbahn einer kurzen Betrachtung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 19. BERLIN, OKTOBER. **1913.**

Die Unfallversicherung nach der Reichsversicherungsordnung.

Von Ober-Postinspektor Schumach in Berlin.

Die Geschichte der Reichsversicherungsordnung ist fast so alt wie die deutsche Sozialversicherung überhaupt. Sobald mehr als ein Zweig gesetzlich geregelt worden war, begannen Bestrebungen, die auf eine Vereinheitlichung oder doch auf eine Vereinfachung der Versicherungsgesetzgebung abzielten. Mit der weiteren Entwicklung der einzelnen Versicherungszweige wuchs indes auch die Bedeutung der Versicherungsträger, und da sie in ihrer Organisation beträchtliche Verschiedenheiten aufweisen, so zeigte sich bald, daß einer völligen Verschmelzung aller Zweige der Sozialversicherung für absehbare Zeit unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstanden. Die Neugestaltung der Gesetzgebung konnte daher nur in sehr engem Rahmen einheitliche Vorschriften für das ganze Gebiet ins Auge fassen. Den ersten Schritt auf diesem Wege bedeuten die »Grundzüge für die Abänderung der Organisation, des Verfahrens und des Instanzenzugs in Arbeiterversicherungssachen«, die im Reichsamt des Innern ausgearbeitet wurden und am 5. März 1908 den Bundesregierungen zugingen. Die Mitteilungen, die über den Inhalt der »Grundzüge« in die Öffentlichkeit gelangten, wurden in der Presse und in Versammlungen der Beteiligten lebhaft erörtert. Im Oktober 1908 fanden im Reichsamt des Innern Besprechungen statt, bei denen den beteiligten Kreisen an der Hand von Fragebogen und Leitsätzen Gelegenheit gegeben wurde, ihre Wünsche zu äußern, die naturgemäß sehr

weit auseinandergingen. Nachdem sodann der ganze weitschichtige Stoff eingehend durchgearbeitet worden war, ging dem Bundesrate am 2. April 1909 der Entwurf einer Reichsversicherungsordnung zu, der gleichzeitig der Öffentlichkeit mitgeteilt wurde. Das Ergebnis der Beratungen im Bundesrate war ein geänderter Entwurf, der dem Reichstage unter Beigabe einer ausführlichen Begründung am 12. März 1910 vorgelegt wurde (Nr. 340 der Drucksachen des Reichstags). Nach eingehender erster Lesung am 18., 19. und 20. April 1910 (Sten. Ber. S. 2457 bis 2570) überwies der Reichstag den Entwurf an eine Kommission von 28 Mitgliedern. Diese Reichsversicherungskommission beschäftigte sich in Gemeinschaft mit den Vertretern der verbündeten Regierungen etwa ein Jahr lang in drei Lesungen mit dem Entwurf und erstattete über ihre Tätigkeit einen über 2000 Seiten umfassenden Bericht, in dem zahlreiche Änderungen vorgeschlagen wurden (Nr. 946 der Drucksachen). Vom 5. bis 22. Mai 1911 fand die zweite Lesung im Reichstage statt (Sten. Ber. S. 6379 bis 7003). Sie brachte ebenso wie die dritte Lesung, die vom 26. bis 30. Mai 1911 währte (Sten. Ber. S. 7140 bis 7313), noch eine ganze Anzahl Änderungen des Kommissionsentwurfs. Die Annahme des Gesetzes erfolgte am 30. Mai 1911 mit 232 gegen 58 Stimmen bei 15 Stimmenenthaltungen. Am folgenden Tage wurde das Einführungsgesetz angenommen, dessen Entwurf dem Reichstage am 28. Januar 1911 zugegangen war (Nr. 682 der Drucksachen) und gleichfalls der Reichsversicherungskommission zur Beratung vorgelegen hatte. Nach Zustimmung des Bundesrats ist die Reichsversicherungsordnung nebst dem Einführungsgesetz am 19. Juli 1911 vom Kaiser vollzogen worden. Die Verkündigung im Reichsgesetzblatt hat am 1. August 1911 (Nr. 42, S. 509 bis 860) stattgefunden.

Einteilung der Reichsversicherungsordnung.

Die Reichsversicherungsordnung ist in sechs Bücher eingeteilt, die folgende Überschriften tragen:

1. Buch. Gemeinsame Vorschriften.
2. Buch. Krankenversicherung.
3. Buch. Unfallversicherung.
4. Buch. Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung.
5. Buch. Beziehungen der Versicherungsträger zueinander und zu anderen Verpflichteten.
6. Buch. Verfahren.

Sie bringt mithin in einem Gesetze die gesamten Vorschriften über alle drei Zweige der Reichsversicherung. Was für das ganze Gebiet gleichmäßig gilt, ist möglichst zusammengefaßt. Im übrigen ist der Stoff übersichtlich und einheitlich geordnet und auch die Ausdrucksweise in den einzelnen Abschnitten tunlichst gleich. Da die Versicherten meist bei allen drei Zweigen beteiligt sind und daher auf den gleichen Fall häufig Vorschriften aus allen drei Zweigen anzuwenden sind, ist mit der Schaffung der Reichsversicherungsordnung der bisher so oft beklagte Nachteil beseitigt worden, daß die Bestimmungen aus einer ganzen Anzahl von Gesetzen zusammengesucht werden mußten. Um das Auffinden der einzelnen Vorschriften zu erleichtern, war dem Entwurf eine Zusammenstellung der Paragraphen der alten Gesetze und der des Gesetzentwurfs beigefügt. Ein Auszug daraus, der nach den Paragraphen des Hauptgesetzes und des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes geordnet ist und statt der Paragraphen des Entwurfs die des Gesetzes angibt, ist auf S. 583 bis 585 abgedruckt.

Zusammenstellung

der Paragraphen des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vom 30. Juni 1900 und des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes sowie der entsprechenden Paragraphen der Reichsversicherungsordnung.

Hauptgesetz (Abänderungsgesetz).

U.V. G.	R.V. O.
§ 1 Abs. 1	Einf.-Ges. § 5.
- 2	—
- 3	Einf.-Ges.
§ 2	Einf.-Ges. § 43 bis 45.
§ 3 Abs. 1	§ 36, 38, 61, 63.
- 2	—
§ 4	§ 47, 49, 71 bis 76, 110, 113.
§ 5	§ 44, 48, 71 bis 76, 110.
§ 6	§ 50, 76.
§ 7	§ 1656, 1685.
§ 8	§ 1686.
§ 9 Abs. 1	§ 1580.
- 2	§ 1564, 1580, 1652, 1679.
- 3	§ 142 bis 145.
- 4	§ 1653, 1679.
- 5	§ 1655, 1669, 1679.
§ 10 Abs. 1 bis 3	§ 80.
- 4	§ 1802.
§ 11 Abs. 1	§ 83, 85.
- 2	§ 86.
- 3	§ 87, 89, 90.
- 4	§ 89, 90.
- 5	§ 91.
§ 12	§ 92 bis 94.
§ 13	§ 87.
§ 14 Abs. 1	§ 88.
- 2, 3	§ 95.
§ 15	§ 84.
§ 16 Abs. 1 Nr. 1	§ 981, 694, 1700.
- - 2	§ 646, 960, 1780, 100.
- - 3	§ 98, 1712, 1714, 1715, 1735 bis 1742, 98.
- 2	§ 1705.
- 3	§ 1706.
§ 17	§ 101, 1709, 1710, 1711.
§ 18 Nr. 1	§ 543.
- 2	§ 640, 647, 960, 961. 1122.
- 3	§ 1030, 1205.
§ 19 Abs. 1	§ 104.
- 2	§ 104, 1802.
- 3	§ 96.
- 4	§ 35.
§ 20	§ 1804, 1805.
§ 21	§ 105, 1700, 1771, 1800, 723, 724, 986.
§ 22 Abs. 1	§ 106.
- 2	§ 106.
- 3	§ 107.
- 4	—
- 5	§ 107.
- 6	§ 108.
- 7	§ 108, 1700, 1705, 1706, 1712, 1714, 1715, 1735 bis 1742, 1800, 1802.
- 8	§ 109.
§ 23	§ 843 bis 846, 1029, 1198.
§ 24 bis 27	Einf.-Ges.

G. U.V. G.	R.V. O.
§ 1 Abs. 1	§ 537, 544, 545.
- 2	§ 541.
- 3	§ 543.
§ 2 Abs. 1	§ 545.
- 2 bis 4	§ 538.
- 5	§ 539.
§ 3	§ 546.
§ 4	§ 157.
§ 5 Abs. 1	§ 548, 162.
- 2	§ 550.
- 3	§ 552.
§ 6	§ 160.
§ 7	§ 554.
§ 8	§ 555 bis 557.
§ 9	§ 558 - 562.
§ 10 Abs. 1	§ 563.
- 2	§ 564.
- 3	§ 565 bis 567.
- 4	§ 570.
- 5	§ 571.
§ 11 Abs. 1	§ 1514.
- 2	§ 1516, 1517, 1551.
- 3	§ 605.
- 4	§ 605, 1516, 1517, 1551.
§ 12 Abs. 1	§ 573, 576, 578.
- 2	§ 577, 579.
§ 13	§ 582, 583.
§ 14	§ 585, 1515, 1551.
§ 15	§ 586, 587.
§ 16	§ 588, 589, 590.
§ 17	§ 592.
§ 18	§ 593 Abs. 1.
§ 19	§ 594.
§ 20 Abs. 1	§ 595.
- 2	§ 593 Abs. 2.
§ 21	—
§ 22	§ 597 bis 602.
§ 23	§ 603, 606.
§ 24	§ 607.
§ 25	§ 1501, 1503, 1505, 1506, 1507, 1527, 1528, 1531, 1536, 1544.

G. U.V. G.	R.V. O.
§ 26	§ 1508, 1515. 1539.
§ 27	§ 1540, 1771.
§ 28 Abs. 1	§ 1541.
Satz 1	§ 623.
- 2 bis 4	§ 630.
Abs. 2 Satz 1	§ 631.
Satz 2, 3	§ 540, 161.
Abs. 3, 4	§ 633, 634.
- 5, 6	§ 4.
§ 29	§ 731, 732.
§ 30	§ 733 bis 735.
§ 31	§ 736, 737.
§ 32	§ 738.
§ 33	§ 740.
§ 34	§ 741 bis 747.
§ 35	Einf-Ges. 49 bis 52.
§ 36	§ 675, 676, 688.
§ 37	§ 677.
§ 38	§ 678, 679.
§ 39	§ 681, 682, 128.
§ 40	§ 684.
§ 41	§ 7, 685, 686.
§ 42 Abs. 1, 2	§ 5, 6, 103.
§ 43 - 1	§ 12, 13, 17, 18, 687.
§ 44	§ 21, 681, 686.
§ 45	§ 23.
§ 46	§ 689.
§ 47	§ 24, 128, 130, 722.
§ 48	§ 690, 704.
§ 49 Abs. 1, 2	§ 706, 707.
- 3	§ 709, 710.
- 4	§ 711, 128, 1780, 1791, 1797.
- 5	§ 708, 709.
- 6	§ 712.
§ 50	§ 713.
§ 51	§ 714, 715, 716.
§ 52 Abs. 1	§ 635 bis 639.
- 2	§ 641.
- 3	§ 675.
§ 53 Abs. 1 bis 4	§ 642 bis 644.
- 5	§ 673.
- 6, 7	§ 645, 646.

G. U.V. G.	R.V. O.
§ 54	§ 647.
§ 55	§ 649, 650, 652.
§ 56	§ 651, 653, 656.
§ 57	§ 654 bis 656.
§ 58	§ 657 - 659.
§ 59 Abs. 1	§ 660, 1797.
- 2	§ 661.
- 3	§ 662, 1791, 1797.
§ 60	§ 663, 664.
§ 61 Abs. 1	§ 665, 666, 667, 128, 1797.
- 2	§ 667.
- 3	§ 667, 668, 1797.
- 4	§ 671.
§ 62	§ 674, 128, 1780, 1791, 1797.
§ 63	§ 1552 bis 1555, 1557.
§ 64	§ 1559, 1562 bis 1565.
§ 65	§ 1562 bis 1565.
§ 66	§ 1567.
§ 67	§ 1561.
§ 68	§ 1553, 1560 bis 1562.
§ 69	§ 1568, 1569, 1582.
§ 70	—
§ 71 Abs. 1	§ 1545.
- 2, 3	§ 1587.
§ 72 Abs. 1	§ 1546, 1549.
- 2	§ 1547.
§ 73 Abs. 1	§ 1545, 1583. 1588.
- 2	§ 1735 bis 1738.
§ 74	§ 1581, 1665, 1670, 1698.
§ 75	§ 1583, 1588.
§ 76 Abs. 1	§ 1636, 1675.
- 2	§ 128, 129, 1650, 1675, 1676.
- 3	§ 129, 1650.
- 4	§ 1607.
- 5	§ 130, 1679, 1682.
§ 77 Abs. 1	§ 1654, 1679.

versicherung.

G. U. V. G.	R. V. O.
§ 77 Abs. 2	—
§ 78	§ 1668, 1679.
§ 79	§ 1671, 1679.
§ 80 Abs. 1	§ 1694, 1700, 1710, 130.
- 2	§ 1707.
- 3	§ 1708, 128, 129.
§ 81 Abs. 1	§ 1713.
- 2	§ 1715.
§ 82	§ 1687, 1679, 1703, 1737.
§ 83	§ 1705, 1706.
§ 84	§ 1722 bis 1734.
§ 85	§ 1739 - 1742.
§ 86	§ 620.
§ 87	§ 726.
§ 88 Abs. 1, 2	§ 608, 609.
- 3	§ 1584, 1600.
- 4	§ 604.
§ 89 Abs. 1	§ 1608.
- 2	—
- 3	§ 611.
- 4	§ 610.
§ 90	—
§ 91	§ 1583, 1600.
§ 92	§ 1548, 1549, 1568 ff., 1636 ff., 1675 ff., 1694 ff.
§ 93	§ 612, 613.
§ 94 Nr. 1, 3	§ 615.
- 2	—
§ 95 Abs. 1	§ 616, 1583, 1636, 1682, 1689, 1675, 1700 Nr. 8.
- 2	§ 617.
- 3	—
§ 96 Abs. 1, 3	§ 119.
- 2	§ 622.
§ 97	§ 726.
§ 98	§ 777.
§ 99	§ 749 bis 752.
§ 100 Abs. 1	z. T. 753.
- 2	—
§ 101	§ 754 bis 756.
§ 102 Abs. 1	§ 128, 130, 757, 758, 1791, 1797.

G. U. V. G.	R. V. O.
§ 102 Abs. 2, 4	§ 758, 760.
- 5	§ 29, 761.
§ 103 Abs. 1, 2	§ 28, 29.
- 3	§ 762.
§ 104	§ 765 bis 767.
§ 105 Abs. 1	§ 768.
- 2	§ 128, 130, 769.
- 3	§ 770, 1793.
- 4	§ 28.
§ 106 Abs. 1	§ 778.
- 2	§ 781.
- 3	§ 782.
§ 107 Abs. 1	§ 25.
- 2	§ 717.
§ 108	Einf.-Ges. 54.
§ 109	§ 27.
§ 110	§ 718, 719.
§ 111 Abs. 1	§ 721.
- 2	§ 164.
§ 112	§ 848 bis 851.
§ 113	§ 852 bis 856.
§ 114 Abs. 1, 2	§ 858, 859.
- 3	§ 16, 24, 860, 862.
- 4	§ 21, 863.
§ 115 Abs. 1 bis 4	§ 864 bis 868.
- 5	§ 869.
§ 116 Satz 1	§ 870, 1784.
- 2	§ 910, 1791, 1792, 1797.
§ 117	§ 871, 872.
§ 118	§ 873, 897.
§ 119 Abs. 1, 2	§ 874 bis 877.
- 3	§ 878, 879.
§ 120	§ 880, 881.
§ 121	§ 142 bis 145, 882.
§ 122	§ 883.
§ 123	§ 884 bis 886.
§ 124 Abs. 1	—
- 2	§ 887.
- 3	§ 128, 146, 887. 910, 1791, 1797.
§ 125 Abs. 1	§ 30, 722.
- 2, 3	§ 31.
- 4	§ 34.

G. U. V. G.	R. V. O.
§ 126	§ 31, 33.
§ 127 Abs. 1 bis 3	§ 723, 724, 725, 1703 bis 1706, 1708, 1722 bis 1742, 1771, 1800.
- 4	§ 648.
§ 128 Abs. 1, 2	§ 624, 625.
- 3	§ 892, 893.
§ 129	§ 894, 897.
§ 130	§ 896.
§ 131	§ 1570.
§ 132	§ 897.
§ 133	§ 895.
§ 134 Abs. 1	§ 630.
- 2 a	§ 713.
- 2 b	§ 858.
- 2 c	§ 687.
- 2 d	§ 730.
§ 135 Abs. 1, 2	§ 898, 899.
- 3	§ 901.
§ 136	§ 903, 904, 905.
§ 137	§ 906.
§ 138	§ 907.
§ 139	§ 900, 903.
§ 140	z. T. § 1542.
§ 141 Abs. 1, 2	§ 139, 140.
- 3	§ 911.
§ 142	§ 22, 50, 76.
§ 143	Einf.-Ges. § 56.
§ 144	§ 115 bis 117.
§ 145	§ 137, 138.
§ 146	§ 908.
§ 147	§ 909, 1556, 1581.
§ 148	§ 912, 1556, 1581.
§ 149	§ 128, 910, 1556, 1581.
§ 150	§ 142 bis 145.
§ 151	§ 142 bis 145.
§ 152	§ 111.
§ 153	§ 146.
§ 154 Abs. 1	§ 914.
- 2	§ 146.
§ 155	§ 135, 136.

In der nachfolgenden Darstellung sollen die Abschnitte der Reichsversicherungsordnung berücksichtigt werden, die für die geschäftliche Behandlung der Unfälle von Personen im Arbeiterverhältnis bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hauptsächlich von Bedeutung sind.

Erstes Buch.

Versicherungsbehörden.

Wie bisher beruht zwar die Durchführung der Reichsversicherung für jeden Versicherungszweig auf den Versicherungsträgern. Soweit indes daneben früher Verwaltungsbehörden und Gerichte mannigfacher Art mitzuwirken hatten, wird diese Tätigkeit künftig in der Hauptsache von Versicherungsbehörden wahrgenommen, die sich in drei Instanzen nach einheitlichem Plane übereinander aufbauen: Versicherungsamt, Oberversicherungsamt und Reichsversicherungsamt oder Landesversicherungsamt.

Versicherungsämter.

Bei jeder unteren Verwaltungsbehörde ist in der Regel eine Abteilung für Arbeiterversicherung einzurichten (§ 36). Diese Versicherungsämter nehmen nach den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung die Geschäfte der Reichsversicherung wahr und erteilen in solchen Angelegenheiten Auskunft. Sie können nach den Vorschriften des Gesetzes die Versicherungsträger in deren Angelegenheiten unterstützen (§ 37). Der Leiter der unteren Verwaltungsbehörde ist der Vorsitzende des Versicherungsamts. Es werden ein oder mehrere Stellvertreter des Vorsitzenden bestellt. Zum Stellvertreter kann bestellt werden, wer durch Vorbildung und Erfahrung auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung geeignet ist. Ist das Versicherungsamt bei einer gemeindlichen Behörde errichtet, so bestellt die Stellvertreter des Vorsitzenden der Gemeindeverband, dessen Bezirk den des Versicherungsamts umfaßt (§ 39). In den vom Gesetze bestimmten Fällen sind als Beisitzer des Versicherungsamts Versicherungsvertreter zuzuziehen. Sie werden in einer Zahl von mindestens zwölf je zur Hälfte aus Arbeitgebern und Versicherten entnommen und von den Vorstandsmitgliedern der Krankenkassen gewählt, die im Bezirke des Versicherungsamts mindestens 50 Mitglieder haben (§§ 40 bis 42). Die Versicherungsvertreter verwalten ihr Amt unentgeltlich als Ehrenamt, erhalten aber Ersatz ihrer baren Auslagen und eine Entschädigung für den entgangenen Arbeitsverdienst (§ 54). Jedes Versicherungsamt bildet einen oder mehrere Spruchausschüsse für die Sachen, die das Gesetz dem Spruchverfahren überweist. Der Spruchausschuß besteht aus dem Vorsitzenden des Versicherungsamts und je einem Versicherungsvertreter der Arbeitgeber und der Versicherten (§ 56). Für Sachen, die das Gesetz dem Beschlußverfahren überweist, bildet jedes Versicherungsamt einen Beschlußausschuß. Er besteht aus dem Vorsitzenden und zwei Versicherungsvertretern. Von diesen wählen die Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten je einen nebst mindestens je einem Stellvertreter aus ihrer Mitte in getrennter Wahl nach einfacher Stimmenmehrheit auf vier Jahre (§ 57). Auf diese Weise wird dem Bedürfnisse Rechnung getragen, daß in dem Beschlußausschusse möglichst stets die gleichen Personen aus den Arbeitgebern und den Versicherten tätig sind und sich so mit den zu behandelnden Fragen möglichst vertraut machen. Die Kosten des Versicherungsamts trägt der Bundesstaat oder, wenn es bei einer gemeindlichen Behörde errichtet ist,

der Gemeindeverband, dessen Bezirk den des Versicherungsamts umfaßt. Die Versicherungsträger haben die in Spruchsachen entstehenden Barauslagen des Verfahrens mit Ausnahme der Bezüge der Versicherungsvertreter zu erstatten (§ 59).

Die Oberversicherungsämter

nehmen nach den Vorschriften des Gesetzes die Geschäfte der Reichsversicherung als höhere Spruch-, Beschluß- und Aufsichtsbehörde wahr. In der Regel wird je eins für den Bezirk einer höheren Verwaltungsbehörde errichtet (§§ 61, 62). Von der Ermächtigung, für Betriebsverwaltungen und Dienstbetriebe des Reichs oder der Bundesstaaten, die eigene Betriebskrankenkassen haben, besondere Oberversicherungsämter einzurichten (§ 63), ist für den Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung kein Gebrauch gemacht worden, so daß hier die allgemeinen Oberversicherungsämter als zweite Instanz in Unfallversicherungsachen an die Stelle der bisherigen allgemeinen Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung treten. Die oberste Verwaltungsbehörde bestimmt den Sitz der Oberversicherungsämter; sie kann sie an höhere Reichs- oder Staatsbehörden angliedern oder als selbständige Staatsbehörden errichten (§§ 64, 65). Ein Verzeichnis der tatsächlich eingerichteten Oberversicherungsämter und der in ihrem Bereiche liegenden Versicherungsämter ist in den Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts 1912, S. 1026ff., veröffentlicht worden. In der Regel ist eine Angliederung der Oberversicherungsämter erfolgt. Soweit sie an eine Reichsbehörde angeschlossen sind, haben sie die Eigenschaft einer Reichsbehörde. Andernfalls sind sie Staatsbehörden und sprechen im Namen des Landesfürsten Recht.

Wenn das Oberversicherungsamt an eine höhere Behörde angegliedert wird, so ist ihr Leiter zugleich der Vorsitzende. Als sein ständiger Stellvertreter wird ein Direktor des Oberversicherungsamts bestellt. Dieses besteht aus Mitgliedern und Beisitzern. Außer dem Direktor muß mindestens noch ein Mitglied zugleich als dessen Stellvertreter vorhanden sein. Für jedes Mitglied wird mindestens ein Stellvertreter bestellt. Die Mitglieder werden im Hauptamt oder für die Dauer des Hauptamts aus der Zahl der öffentlichen Beamten, der Direktor auf Lebenszeit oder nach Landesrecht unwiderruflich ernannt. Die oberste Verwaltungsbehörde kann bestimmen, daß dem Direktor noch andere Dienstgeschäfte übertragen werden, und daß die übrigen Mitglieder sowie bei besonderen Oberversicherungsämtern auch der Direktor das Amt im Nebenberuf ausüben (§§ 67 bis 70). Die Beisitzer werden je zur Hälfte aus Arbeitgebern und Versicherten gewählt. Ihre Zahl beträgt in der Regel 40; die Wahlzeit dauert vier Jahre (§§ 71, 16). Die Beisitzer aus den Arbeitgebern werden durch eine Vertrauensberufsgenossenschaft oder eine Vertrauensaufsichtsbehörde gewählt, die für jedes Oberversicherungsamt durch die gewerblichen Berufsgenossenschaften, die Seeberufsgenossenschaft und die Ausführungsbehörden bestimmt wird. Die Beisitzer aus den Versicherten werden von den Versicherungsvertretern bei den Versicherungsämtern des Bezirks gewählt (§§ 72, 73). Die Beisitzer verwalten ihr Amt ebenso wie die Versicherungsvertreter als Ehrenamt. Jedes Oberversicherungsamt bildet eine oder mehrere Spruchkammern für die Sachen, die das Gesetz dem Spruchverfahren überweist, und besetzt die Kammer mit einem Mitglied als Vorsitzenden und je zwei Beisitzern der Arbeitgeber und der Versicherten (§ 77). Es richtet ferner für die Sachen, die das Gesetz dem Beschlußverfahren überweist, eine oder mehrere Beschlußkammern ein, die aus dem Vorsitzenden des Oberversicherungsamts,

einem zweiten Mitglied und zwei Beisitzern besteht. Von diesen wählen die Beisitzer der Arbeitgeber und der Versicherten je einen nebst je einem Stellvertreter auf vier Jahre (§ 78). Die Aufsicht über das Oberversicherungsamt führt die oberste Verwaltungsbehörde, die auch für die erforderlichen Hilfskräfte und die Geschäftsräume sorgt (§ 79). Sämtliche Kosten eines allgemeinen Oberversicherungsamts trägt der Bundesstaat. Die Versicherungsträger haben für jede Spruchsache einen Pauschbetrag zu entrichten, dessen Höhe einheitlich für das Reich von vier zu vier Jahren vom Bundesrate festgesetzt wird (§ 80).

Das Reichsversicherungsamt

nimmt nach den Vorschriften des Gesetzes die Geschäfte der Reichsversicherung als oberste Spruch-, Beschluß- und Aufsichtsbehörde wahr. Es hat seinen Sitz — wie bisher — in Berlin (§ 83). Seine Entscheidungen sind endgültig, soweit das Gesetz nichts anderes vorschreibt (§ 84). Es untersteht zwar der geschäftlichen Aufsicht des Reichsamts des Innern, aber weder dieses noch sonst eine Stelle hat die Befugnis, in die Instanzentscheidungen einzugreifen oder die Entscheidung selbst zu übernehmen. Da die Reichsversicherungsordnung auch für das Reichsversicherungsamt eine Reihe von Änderungen bringt, mögen folgende Angaben hier Platz finden. Seiner Zusammensetzung nach besteht es aus ständigen und nicht ständigen Mitgliedern (§ 85). Der Kaiser ernennt den Präsidenten und die übrigen ständigen Mitglieder auf Lebenszeit und bestimmt aus den ständigen Mitgliedern die Direktoren und die Senatspräsidenten. Die übrigen Beamten ernennt der Reichskanzler (§ 86). Die Zahl der nicht ständigen Mitglieder ist auf 32 festgesetzt. Acht von ihnen wählt der Bundesrat, und zwar mindestens sechs aus seiner Mitte; je zwölf nebst einer nach dem Bedarf zu bemessenden Zahl von Stellvertretern werden als Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten gewählt (§ 87). Für die Teilnahme an den Arbeiten und Sitzungen des Reichsversicherungsamts erhalten die nicht ständigen Mitglieder eine Jahresvergütung und, wenn sie außerhalb Berlins wohnen, Ersatz der Reisekosten, die Stellvertreter die gleiche Reisevergütung und 18 ℳ Tagegeld (§ 96). Das Reichsversicherungsamt bildet Spruchsenate für die Sachen, die das Gesetz dem Spruchverfahren zuweist. Der Spruchsenat besteht aus sieben Mitgliedern, und zwar aus dem Präsidenten, einem Direktor oder einem Senatspräsidenten als Vorsitzenden, einem vom Bundesrate gewählten nicht ständigen, einem ständigen Mitgliede, zwei hinzugezogenen richterlichen Beamten, einem Arbeitgeber und einem Versicherten. An die Stelle des vom Bundesrate gewählten kann ein ständiges Mitglied treten (§§ 98, 99). Für Sachen, die das Gesetz dem Beschlußverfahren überweist, werden Beschlußsenate gebildet, zu denen richterliche Beamte nicht hinzugezogen werden, die im übrigen aber die gleiche Zusammensetzung wie die Spruchsenate haben, mithin aus fünf Mitgliedern bestehen (§ 100). Die Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit in der Rechtsprechung der obersten Instanz ist die Aufgabe des Großen Senats. Er entscheidet, wenn in einer grundsätzlichen Rechtsfrage ein Senat des Reichsversicherungsamts von der Entscheidung eines anderen Senats oder des Großen Senats abweichen will, und ist ferner zur Entscheidung berufen, wenn ein Spruchsenat eines Landesversicherungsamts einer amtlich veröffentlichten Entscheidung des Reichsversicherungsamts über eine grundsätzliche Rechtsfrage nicht glaubt beitreten zu können. Der Große Senat besteht aus dem Präsidenten oder seinem Vertreter, zwei vom Bundesrate gewählten Mitgliedern, zwei ständigen Mitgliedern, zwei richterlichen Beamten, zwei Arbeitgebern und zwei Versicherten. Hierzu treten,

wenn über eine Sache aus dem Bereiche eines Landesversicherungsamts zu entscheiden ist, je ein Mitglied dieser und einer anderen gleichen Behörde (§§ 101, 1717, 1718). Die Kosten des Reichsversicherungsamts einschließlich der Kosten des Verfahrens trägt das Reich.

Landesversicherungsämter.

Die bisher in einzelnen Bundesstaaten errichteten Landesversicherungsämter können bestehen bleiben, solange zum Bereiche einer solchen Behörde mindestens vier Oberversicherungsämter gehören. Für sein Gebiet tritt, soweit das Gesetz es vorschreibt, das Landesversicherungsamt an die Stelle des Reichsversicherungsamts. Die Kosten des Landesversicherungsamts trägt der Bundesstaat (§ 105). Landesversicherungsämter bestehen nur noch in Bayern, Sachsen und Baden.

Sonstige gemeinsame Vorschriften.

Für die Betriebe des Reichs, mithin auch für den Reichs-Post- und Telegraphenbetrieb übt der Reichskanzler die Rechte der **obersten Verwaltungsbehörde** aus (§ 113 Abs. 3). Er kann einzelne Aufgaben und Rechte, die das Gesetz der obersten Verwaltungsbehörde zuweist, auf andere Behörden übertragen (§ 110).

Leistungen, die nach der Reichsversicherungsordnung oder ergänzenden Landesgesetzen gewährt werden, und die durch den Übergang des Anspruchs darauf ersetzten Unterstützungen sind keine öffentlichen Armenunterstützungen (§ 118), sie bewirken daher nicht den sonst mit solchen verbundenen Verlust gewisser politischer Rechte, insbesondere des Wahlrechts zum Reichtag usw.

Der **Anspruch auf Leistungen** der Versicherungsträger **verjährt** in vier Jahren nach der Fälligkeit, soweit die Reichsversicherungsordnung nichts anderes vorschreibt (§ 29 Abs. 3).

Die Ansprüche der Berechtigten können mit rechtlicher Wirkung **übertragen, verpfändet und gepfändet** werden nur wegen

1. eines Vorschusses, den der Berechtigte auf seine Ansprüche vor Anweisung der Leistungen vom Arbeitgeber oder von einem Organ des Versicherungsträgers oder einem seiner Mitglieder erhalten hat,
2. der in § 850 Abs. 4 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Forderungen (Unterhaltsforderungen der Verwandten usw),
3. der Forderungen der nach § 1531 ersatzberechtigten Gemeinden und Armenverbände sowie der Arbeitgeber und Kassen, die an ihre Stelle getreten sind; die Übertragung, Verpfändung und Pfändung ist nur in Höhe der gesetzlichen Ersatzansprüche zulässig.

Ausnahmsweise darf der Berechtigte auch in anderen Fällen den Anspruch mit Genehmigung des Versicherungsamts ganz oder zum Teil auf andere übertragen (§ 119).

Trunksüchtigen, die nicht entmündigt sind, können ganz oder teilweise Sachleistungen gewährt werden, und zwar durch die Gemeinde des Wohnorts, der der Wert aus den fälligen Barleistungen zu ersetzen ist (§ 120).

Die **ärztliche Behandlung** wird in der Regel durch approbierte Ärzte, bei Zahnkrankheiten auch durch approbierte Zahnärzte geleistet. Die Heranziehung von Heilgehilfen, Hebammen, Krankenwärtern, Masseuren usw. sowie von Zahntechnikern ist dabei nur ausnahmsweise unter besonderen Voraussetzungen zulässig (§§ 122, 123).

Eingehende Vorschriften sind über die **Fristen** erlassen. Richtet sich der Anfang einer Frist nach einem Ereignis oder Zeitpunkt, so beginnt die Frist mit dem Tage, der auf das Ereignis oder den Zeitpunkt folgt. Wird eine Frist verlängert, so beginnt die neue mit Ablauf der alten Frist (§ 124). Eine nach Tagen bestimmte Frist endigt mit dem Ablauf ihres letzten Tages, eine nach Wochen oder Monaten bestimmte Frist mit dem Ablauf desjenigen Tages der letzten Woche oder des letzten Monats, der nach Benennung oder Zahl dem Tage entspricht, in den das Ereignis oder der Zeitpunkt fällt (§ 125). Bei nicht zusammenhängenden Zeiträumen wird der Monat zu 30, das Jahr zu 365 Tagen gerechnet (§ 126). Statt eines Sonntags oder eines staatlich anerkannten Feiertags gilt der nächste Werktag, sofern es sich nicht um die Dauer von Pflichtleistungen der Versicherungsträger handelt (§ 127).

Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, sind **Rechtsmittel** binnen einem Monat nach Zustellung der angefochtenen Entscheidung einzulegen, und zwar bei der Stelle, die zu entscheiden hat. Die Frist gilt auch dann als gewahrt, wenn das Rechtsmittel bei einer anderen inländischen Behörde eingegangen ist. Diese hat die Schrift unverzüglich an die zuständige Stelle abzugeben. Aufschub bewirkt ein Rechtsmittel nur da, wo das Gesetz es vorschreibt (§§ 128 bis 130).

Die **Wiedereinsetzung in den vorigen Stand** wird auf Antrag erteilt, wenn ein Beteiligter durch Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle an der Einhaltung einer gesetzlichen Verfahrensfrist verhindert worden ist, oder wenn die Post das verspätet eingelaufene Schriftstück mindestens drei Tage vor Ablauf der Frist zur Bestellung erhalten hat (§ 131).

Zustellungen, die eine Frist in Lauf setzen, können auch durch eingeschriebenen Brief geschehen. Der Postschein begründet nach zwei Jahren seit seiner Ausstellung die Vermutung dafür, daß in der ordnungsmäßigen Frist nach der Einlieferung zugestellt worden ist (§ 135).

Die **Gebühren- und Stempelfreiheit** ist einheitlich für sämtliche Zweige der Arbeiterversicherung gestaltet worden. Für die Unfallversicherung hat sich dadurch nichts geändert. Nach wie vor sind insbesondere Standesamtsurkunden, Physikatszeugnisse sowie privatgeschäftliche Vollmachten gebühren- und stempelfrei.

Der ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher Tagearbeiter heißt der Kürze halber jetzt **Ortslohn.** Seine Festsetzung geschieht nicht mehr durch die höhere Verwaltungsbehörde, sondern durch das Oberversicherungsamt. Vorher sind die beteiligten Versicherungsanstalten und durch Vermittelung der Versicherungsämter auch die Gemeidebehörden und die beteiligten Krankenkassen zu hören. Der Ortslohn soll im allgemeinen einheitlich nach dem Durchschnitt für den ganzen Bezirk jedes Versicherungsamts festgesetzt werden. Seine Bestimmung soll gleichzeitig für das ganze Reich zunächst mit Geltung bis zum 31. Dezember 1914 und dann immer auf vier Jahre erfolgen (§§ 149 bis 151). Einstweilen gelten nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. Juli 1912 (Reichs-Gesetzbl. S. 441) die ortsüblichen Tagelöhne gewöhnlicher Tagearbeiter im Sinne des § 8 des Krankenversicherungsgesetzes weiter.

Der Begriff »**Beschäftigungsort**« ist näher erläutert. In der Regel gilt als solcher der Ort, an dem die Beschäftigung tatsächlich stattfindet. Für Versicherte, die an einer festen Arbeitstätte (Betrieb-, Dienststätte) beschäftigt werden, gilt diese als Beschäftigungsort, auch während sie außerhalb

einzelne Arbeiten von geringer Dauer ausführen. Für Beschäftigungsverhältnisse ohne feste Betriebstätte ist der Sitz des Betriebs als Beschäftigungsort anzusehen. Sind jedoch Versicherte von einer Betriebsverwaltung zu einer in verschiedenen Gemeinden wechselnden Beschäftigung angenommen, so gilt die Gemeinde als Beschäftigungsort, wo die unmittelbare Leitung der Arbeiten ihren Sitz hat (§§ 153 bis 155). Für Telegraphenarbeiter, die von Ort zu Ort tätig sind, ist mithin der Ort der dem Telegraphenbauführer vorgesetzten Verkehrsanstalt der Beschäftigungsort.

Über den Begriff »Entgelt« bestimmt das Gesetz, daß dazu neben Gehalt oder Lohn auch Gewinnanteile, Sach- und andere Bezüge gehören, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Gehalts oder Lohnes oder neben ihm von dem Arbeitgeber oder einem Dritten erhält (§ 160). Zum Entgelt rechnen somit alle Bezüge, die für den Gelohnten irgendwie einen wirtschaftlichen Vorteil darstellen, sofern sie als Vergütung für die Arbeit und nicht als reine Geschenke oder als Ersatz von Auslagen usw. gewährt werden.

Zweites Buch.

Die Vorschriften des 2. Buches »Krankenversicherung« sind zwar bei der Gewährung von Krankenbehandlung als Leistung der Unfallversicherung von wesentlicher Bedeutung, sie sollen aber später in einem besonderen Aufsatz über den Einfluß der Reichsversicherungsordnung auf die Krankenversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit erörtert werden und können daher hier außer Betracht bleiben.

Drittes Buch.

Das besondere Recht der Unfallversicherung ist im 3. Buche enthalten. Dieses ist in drei Teile, »Gewerbe-Unfallversicherung«, »Landwirtschaftliche Unfallversicherung« und »See-Unfallversicherung«, eingeteilt. Die Bau-Unfallversicherung ist völlig in den ersten Teil hineingearbeitet. Eine weitere Verschmelzung der einzelnen Zweige der Unfallversicherung ist wegen der großen Verschiedenheit der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht angängig gewesen. Indes regeln der 2. und der 3. Teil nicht wie die bisherigen Sondergesetze ihr Gebiet erschöpfend, sondern sie nehmen, soweit Vorschriften des 1. Teiles ihrem Inhalte nach für alle Gebiete gleichmäßig gelten, nur auf die Paragraphen des 1. Teiles Bezug und erklären diese für anwendbar. Das hierdurch bekundete Bestreben, die Reichsversicherungsordnung als ein einheitliches Gesetz zu gestalten, kommt ferner dadurch zum Ausdruck, daß nicht alle bisherigen Vorschriften über die Gewerbe-Unfallversicherung in den 1. Teil aufgenommen, vielmehr die auch für die anderen Versicherungszweige geltenden Vorschriften in das 1. Buch, die Beziehung der Unfallversicherung zu den anderen Versicherungszweigen und zu anderen Verpflichteten in das 5. Buch und die Vorschriften über das Verfahren in das 6. Buch übernommen worden sind.

Das 3. Buch gibt größtenteils altes Recht wieder, gestaltet es aber weiter aus und stellt eine Reihe von Zweifeln klar. Für den Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung kommen lediglich die Bestimmungen des 1. Teiles »Gewerbe-Unfallversicherung« in Betracht (§ 537 Ziffer 5). Nebenbetriebe der Verwaltung, z. B. Rohrpostmaschinenanlagen, elektrische Kraftwerke, Fahrstuhlanlagen usw. sowie die für eigene Rechnung der Verwaltung, nicht für Rechnung eines Unternehmers ausgeführten Bauten unterliegen der Versicherung zusammen mit dem Hauptbetriebe (§§ 539, 624).

An dem bisherigen Zustande, daß die Postillione der Privat-Posthaltereien sowie die Arbeiter oder sonstigen Bediensteten von Unternehmern, mit denen die Verwaltung Verträge geschlossen hat, bei der Berufsgenossenschaft versichert sind, zu der der Betrieb des Fuhrhalters oder des Unternehmers gehört, wird nichts geändert.

Träger der Unfallversicherung

bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist das Reich (§ 624), das gleichzeitig der Betriebsunternehmer ist (§ 633). Die Rechte und Pflichten, die das Gesetz für die freien Berufe den Berufsgenossenschaften zuweist, werden von der **Post-Versicherungskommission** als **Ausführungsbehörde** wahrgenommen (§§ 892, 893).

Umfang der Versicherung.

Den **Versicherungsfall**, d. h. den Tatbestand, der die Voraussetzung für den Eintritt der Unfallfürsorge bildet, und den **Kreis der versicherten Personen** umschreibt § 544 wie folgt:

> »Gegen Unfälle bei Betrieben oder Tätigkeiten, die nach den §§ 537 bis 542 der Versicherung unterliegen (Betriebsunfälle), sind versichert
> 1. Arbeiter, Gehilfen, Gesellen, Lehrlinge,
> 2. Betriebsbeamte, deren Jahresarbeitsverdienst nicht fünftausend Mark an Entgelt übersteigt,
>
> wenn sie in diesen Betrieben oder Tätigkeiten beschäftigt sind.
>
> Verbotwidriges Handeln schließt die Annahme eines Betriebsunfalls nicht aus.«

Diese Vorschrift, die in der Fassung wesentlich vom Wortlaute der entsprechenden Vorschrift im § 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes abweicht, sachlich aber wenig Neues bringt, macht den Entschädigungsanspruch von folgenden Voraussetzungen abhängig.

1. Es muß ein Unfall vorliegen. Der Betroffene muß durch ein plötzliches (in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraume, höchstens in einer Arbeitschicht sich abspielendes) Ereignis eine Schädigung seiner körperlichen oder geistigen Gesundheit erfahren haben. Schäden, die durch allmähliche Einwirkung der Betriebsarbeit oder durch allmählichen Einfluß ungesunder Betriebsräume (Zugluft, Hitze, Kälte) verursacht sind, gelten nicht als Betriebsunfall.
2. Der Unfall muß sich bei dem versicherten Betriebe oder bei einer versicherten Tätigkeit ereignen, und der Verletzte muß in diesem Betriebe oder in dieser Tätigkeit beschäftigt sein. Beide Bedingungen müssen gleichzeitig zutreffen. Das Gesetz gilt mithin weder, wenn ein Versicherter außerhalb des Betriebs und ohne Zusammenhang damit einen Unfall erleidet, noch auch, wenn jemand, der nicht im Betriebe beschäftigt ist (ein Besucher, ein fremder Bote usw.), durch einen mit dem Betriebe zusammenhängenden Unfall geschädigt wird. Die Fassung »Betriebe und Tätigkeiten« ist gewählt worden, weil die Tätigkeiten bei nicht gewerbsmäßigem Halten von Reittieren oder von Fahrzeugen neu in die Versicherung mit einbezogen worden sind. Häusliche und andere Dienste, zu denen hauptsächlich im Betriebe Beschäftigte mit herangezogen werden, sind wie bisher der Betriebsarbeit gleichgestellt (§ 546). Verrichten Personen lediglich oder überwiegend häusliche usw. Dienste, so sind sie versichert, wenn diese Arbeiten in Betriebsräumen stattfinden und als Betriebsarbeiten zu gelten haben.

3. Der Verletzte muß zu den im § 544 unter 1 und 2 bezeichneten Personen gehören. Von dem im Post- und Telegraphenbetriebe Beschäftigten gehören hierzu nach wie vor alle nicht im Beamtenverhältnisse stehenden Personen. Beamte unterliegen dem Unfallfürsorgegesetze vom 18. Juni 1901 und sind nach § 554 Ziffer 3 versicherungsfrei. »Gehilfen, Gesellen, Lehrlinge« sind neben den früher allein aufgeführten Arbeitern genannt, um den Wortlaut mit den Bestimmungen über die Krankenversicherung (§ 165) und über die Invaliden- usw. Versicherung (§ 1226) in Einklang zu bringen; dies bedeutet jedoch keine Änderung des bisherigen Rechtszustandes. Bei Betriebsbeamten ist die Verdienstgrenze, deren Überschreiten die Versicherungsfreiheit herbeiführt, von 3000 auf 5000 ℳ erhöht worden. Betriebsbeamte sind solche im Vertragsverhältnisse beschäftigte Personen, deren Tätigkeit wie die eines Beamten im engeren Sinne zu bewerten ist; die Zugehörigkeit der Werkmeister und Techniker ist im § 545 ausdrücklich hervorgehoben. Daß der Verletzte ein Entgelt bezogen hat, verlangt das Gesetz nicht; es ist daher z. B. auch ein Aushelfer versichert, der zu seiner Ausbildung und ohne Bezahlung etwa im Bahnhofspostdienst Hilfe leistet.

Der zweite Absatz: »**Verbotwidriges Handeln** schließt die Annahme eines Betriebsunfalls nicht aus.« ist bei der zweiten Lesung in der Kommission hinzugefügt worden. Er soll lediglich die den Versicherten günstige Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts in den letzten Jahren billigen, nicht aber den Rechtszustand ändern. Das verbotwidrige Handeln allein kann hiernach eine Abweisung nicht begründen. Ein Telegrammbesteller, der durch Abspringen von der Straßenbahn bei voller Fahrt verunglückt, soll also nicht *deshalb* abgewiesen werden, weil das Abspringen *verboten* war. Dadurch, daß das Bestehen des Verbots diese ihm bis vor einigen Jahren vom Reichsversicherungsamte beigelegte Wirkung nicht mehr hat, werden aber andere für die Ablehnung sprechende Gründe nicht ausgeschlossen. In dem vorliegenden Falle ist daher auch nach neuem Rechte der Anspruch zurückzuweisen, weil der Verletzte durch das Abspringen von dem an sich zulässigen Beförderungsmittel eine diesem fremdartige Gefahr geschaffen hat und dieser, nicht einer mit dem Post- und Telegraphenbetriebe zusammenhängenden Gefahr erlegen ist.

Gegenstand der Versicherung

ist der im Gesetze bestimmte Ersatz des Schadens, der durch Körperverletzung oder Tötung entsteht (§ 555). Der Begriff »Körperverletzung« umfaßt auch geistige und seelische Störungen. Es genügt, wenn der Unfall eine von mehreren zusammenwirkenden Ursachen ist, z. B. wenn ein an Lungentuberkulose leidender Arbeiter sich am Arm verletzt und dadurch Tuberkulose am Arm ausbricht. Dem Verletzten und seinen Hinterbliebenen steht kein Anspruch zu, wenn sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben (§ 556). Fahrlässigkeit und Leichtsinn selbst hohen Grades schließen den Anspruch nicht aus. Ganz oder teilweise versagt werden *kann* der Schadensersatz, wenn der Verletzte sich den Unfall beim Begehen einer Handlung zugezogen hat, die nach strafgerichtlichem Urteil ein Verbrechen oder vorsätzliches Vergehen ist, und zwar dann auch, wenn wegen des Todes, der Abwesenheit oder eines anderen in der Person des Verletzten liegenden Grundes kein strafgerichtliches Urteil ergeht. Die Rente *kann* in solchen Fällen den im Inland (einschließlich der Deutschen Schutzgebiete) wohnenden

Angehörigen des Verletzten ganz oder teilweise überwiesen werden, wenn sie im Falle seines Todes Anspruch auf Rente haben würden (§ 557).

Bei Verletzungen tritt der Träger der Unfallversicherung im allgemeinen wie bisher erst mit **Beginn der 14. Woche** nach dem Unfall ein, sofern dann noch Unfallfolgen bestehen. Bei der Berechnung des Beginns der 14. Woche kommt es allein auf den Unfalltag, der selbst nicht mitgezählt wird, an, nicht etwa auf den Zeitpunkt, zu dem sich zuerst Unfallfolgen zeigen. Zu gewähren sind Krankenbehandlung und eine Rente für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit (§ 558).

Die **Krankenbehandlung** umfaßt ärztliche Behandlung (§§ 122, 123) und Versorgung mit Arznei, anderen Heilmitteln sowie mit Hilfsmitteln, die erforderlich sind, um den Erfolg des Heilverfahrens zu sichern oder die Folgen der Verletzung zu erleichtern (Krücken, Stützvorrichtungen, besonders gearbeitete Stiefel, künstliche Gliedmaßen u. dgl.). In welcher Weise die Krankenbehandlung zu gewähren ist, schreibt das Gesetz nicht vor. Hierüber hat daher der Versicherungsträger nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmen. Er kann demgemäß den Verletzten einem bestimmten Arzte zuweisen, wird sich aber der Erstattung angemessener Kosten für andere zweckmäßige ärztliche Behandlung nicht entziehen dürfen, wenn diese, ohne daß vorher Entscheidung eingeholt werden konnte, eintreten mußte. Krankenbehandlung ist so lange zu gewähren, als sie der geschädigte Gesundheitszustand erfordert, auch wenn dadurch eine Erhöhung der Erwerbsfähigkeit nicht mehr zu erwarten ist. **Badereisen**, Milch- oder Traubenkuren usw. gehören im Gebiete der Gewerbe-Unfallversicherung nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts nicht zu den »Heilmitteln«, ihre Gewährung kann nicht verlangt werden, ist aber zulässig, wenn dadurch ein Heilerfolg möglich ist.

Die **Rente beträgt**, solange der Verletzte infolge des Unfalls völlig erwerbsunfähig ist, zwei Drittel des nach den §§ 563 bis 570 berechneten Jahresarbeitsverdienstes (Vollrente), solange er teilweise erwerbsunfähig ist, den Teil der Vollrente, der dem Maße der Einbuße an Erwerbsfähigkeit entspricht (Teilrente) (§ 559). Der **Begriff der Erwerbsunfähigkeit** ist ein anderer als der der Arbeitsunfähigkeit in der Krankenversicherung (§ 182) und der der Invalidität in der Invalidenversicherung (§ 1255). **Arbeitsunfähigkeit** bedeutet die Unmöglichkeit der Fortsetzung der bisherigen Arbeit (Berufstätigkeit) infolge einer Erkrankung. Verschieden hiervon ist die **Invalidität**, die bei einer Person vorliegt, wenn sie nicht mehr imstande ist, durch eine Tätigkeit, die ihren Kräften und Fähigkeiten entspricht und ihr unter billiger Berücksichtigung ihrer Ausbildung und ihres bisherigen Berufs zugemutet werden kann, ein Drittel dessen zu erwerben, was körperlich und geistig gesunde Personen derselben Art mit ähnlicher Ausbildung in derselben Gegend durch Arbeit zu verdienen pflegen. Während hier ein bestimmter Grad der Erwerbsunfähigkeit verlangt wird, kennt die **Erwerbsunfähigkeit der Unfallversicherung** verschiedene Grade; sie ist die durch den Unfall ganz oder teilweise herbeigeführte Einschränkung der Möglichkeit für den Verletzten, auf dem ganzen wirtschaftlichen Gebiete (dem allgemeinen Arbeitsmarkte) nach seinen gesamten Kenntnissen und körperlichen wie geistigen Fähigkeiten Verdienst zu erwerben.

Für die Frage, ob oder in welchem Maße der Verletzte durch den Unfall erwerbsunfähig geworden ist, muß von der jeweiligen persönlichen Erwerbsfähigkeit, die er unmittelbar vor dem Unfall besaß, ausgegangen werden. Die normale Erwerbsfähigkeit eines gesunden Arbeiters der gleichen Art ist nur in dem später erörterten Falle des § 571 zum Vergleich heranzuziehen und auch hier nur für die Frage der Kürzung des Jahresarbeitsverdienstes. Die

vor dem Unfalle vorhandene persönliche Erwerbsfähigkeit ist sonst stets mit 100 v. H. einzusetzen. Hat der Verletzte diese persönliche Erwerbsfähigkeit durch den Unfall völlig verloren, so hat er Anspruch auf die Vollrente. Der Gesetzgeber geht hierbei von der Erwägung aus, daß jede einigermaßen erhebliche Minderung der Erwerbsfähigkeit aus früherer Ursache in der geringeren Höhe des der Rentenberechnung zugrunde zu legenden Jahresarbeitsverdienstes ihren Ausdruck findet. Anders zu beurteilen sind jedoch Verletzte, die zur Zeit des Unfalls bereits dauernd völlig erwerbsunfähig waren. Darüber bestimmt die später wiedergegebene Vorschrift des § 561.

Eine Erhöhung der Rente muß eintreten bei **Hilflosigkeit** (§ 560), sie kann bewilligt werden bei **unverschuldeter Arbeitslosigkeit** (§ 562). Hilflos ist, wer zu den notwendigen Verrichtungen des Lebens aus eigener Kraft nicht imstande ist und deshalb dauernd fremder Hilfe (Wartung und Pflege) in erheblichem Umfange bedarf. Nach der neuen Fassung der Bestimmung kann Hilflosigkeit auch anerkannt werden, wenn der Verletzte nur teilweise erwerbsunfähig ist. Der Grad der Rentenerhöhung richtet sich nach dem Grade der Hilflosigkeit; der Höchstbetrag der Rente ist der volle Jahresarbeitsverdienst. Bei unverschuldeter Arbeitslosigkeit darf durch die Erhöhung die Vollrente nicht überschritten werden.

Die Fürsorge für Verletzte, die schon zur Zeit des Unfalls **dauernd völlig erwerbsunfähig** waren, besteht, wie bisher, nur in Krankenbehandlung (§ 558 Nr. 1). Solange aber ein Verletzter infolge des Unfalls so hilflos ist, daß er nicht ohne fremde Wartung und Pflege bestehen kann, ist auch eine Rente, und zwar bis zur Hälfte der Vollrente zu gewähren (§ 561).

Jahresarbeitsverdienst.

Die Vorschriften des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes über die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes haben in den §§ 563 bis 572 eine den Bedürfnissen der Praxis entsprechende Ausgestaltung erfahren. Nach § 563 wird die Rente nach dem Entgelt (§ 160) berechnet, das der Verletzte während des letzten Jahres bezogen hat (Jahresarbeitsverdienst). Der leitende Gedanke ist dabei, daß der Betrag zugrunde gelegt werden soll, den der Verletzte in dem letzten Jahre (vom Tage vor dem Unfall ein Jahr zurückgerechnet) tatsächlich im Betriebe verdient hat oder doch verdient haben würde, wenn er voll beschäftigt gewesen wäre. Eine obere Grenze, von der ab der Jahresarbeitsverdienst nur noch mit einem Drittel angerechnet wird, ist beibehalten worden, sie ist aber infolge eines Beschlusses der Reichstagskommission von 1500 auf 1800 ℳ erhöht worden.

Wenn der Verletzte **ein volles Jahr** vor dem Unfall im Betriebe **beschäftigt** war, gilt als Jahresarbeitsverdienst das Dreihundertfache des durchschnittlichen Verdienstes für den vollen Arbeitstag. Ergibt die übliche Betriebsweise eine höhere oder niedrigere Zahl von Arbeitstagen, so wird mit dieser Zahl statt mit dreihundert vervielfältigt (§ 564). Die Vorschrift ist auch anzuwenden, wenn der Verletzte im Betriebe zwar ein ganzes Jahr, aber an den einzelnen Tagen nicht voll beschäftigt gewesen ist. Auf die Art der Beschäftigung kommt es nicht an. Ein Arbeiter, der als jugendlicher Telegrammbesteller und später als Aushelfer oder als Telegraphenarbeiter insgesamt ein volles Jahr tätig war, fällt gleichfalls unter die Vorschrift. Kürzere Unterbrechungen durch Krankheit oder durch eine militärische Übung schließen die Anwendung des § 564 nicht aus. In solchen Fällen ist der Gesamtverdienst durch die Zahl der wirklichen Arbeitstage zu teilen und der so berechnete Tagesverdienst mit 300 usw. zu vervielfältigen. Die

Einführung des **Begriffs des vollen Arbeitstags** entspricht der bisherigen Rechtsübung, die stets die volle Arbeitskraft des Verletzten bei der Entschädigung zugrunde gelegt hat, da sonst ein unzureichender Ausgleich des Schadens eingetreten wäre. Die darin liegende Benachteiligung des Versicherungsträgers wird dadurch etwas ausgeglichen, daß dieser nur für die kürzere Dauer der Beschäftigung Gefahr läuft, einen Unfall entschädigen zu müssen. Bei stundenweise beschäftigten Arbeitern ist ihr Verdienst für den vollen Arbeitstag rechnerisch zu ermitteln, indem der Stundenverdienst mit der Stundenzahl vervielfältigt wird, die Vollarbeiter am Tage tätig sind. Die **übliche Betriebsweise** im Post- und Telegraphendienst umfaßt 365 Betriebstage. In der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts ist zwar die Möglichkeit erörtert, daß die übliche Betriebsweise für einzelne Arbeitergruppen usw. innerhalb des gleichen Betriebs verschieden sein kann. Dabei ist aber ausgeführt, daß für die Beurteilung nicht die persönliche Eigenart der Arbeiter oder die Zufälligkeiten der Arbeitsgelegenheit von Bedeutung sind, sondern lediglich die besonderen Verhältnisse der Dienststelle oder des Zweiges des Betriebs, wo die Gruppe beschäftigt wird. Die Aushelfer nehmen keinen besonderen Betriebszweig wahr. Sie dienen als Ersatz für fehlende Personen mit Beamteneigenschaft, verrichten den Dienst wie diese, oft im Wechsel mit diesen und werden, wenn sich Gelegenheit bietet, das ganze Jahr hindurch ohne Unterbrechung beschäftigt. Es kann somit für Aushelfer usw. nur 365 als betriebsübliche Zahl angesetzt werden. Dies ist um so mehr gerechtfertigt, als bei der Bemessung ihres Tagelohns darauf Rücksicht genommen ist, daß ihnen in der Regel auch die Sonntage bezahlt werden. Dagegen handelt es sich beim Telegraphen- und Fernsprechbau, bei den Stangenzubereitungsanstalten usw. um besondere Betriebszweige, in denen in der Regel an Sonn- und Festtagen der Betrieb ruht und den Arbeitern kein eigentlicher Lohn gezahlt wird. Hier ist daher die betriebsübliche Zahl der Arbeitstage nach den tatsächlichen Verhältnissen in den letzten Jahren zu ermitteln.

Neu ist die Berechnungsweise für Arbeiter, die **noch kein volles Jahr beschäftigt** waren. § 565 bestimmt: »War der Verletzte noch kein volles Jahr vor dem Unfall im Betriebe beschäftigt, so wird der Jahresarbeitsverdienst in der Weise berechnet, daß die Zahl der Tage, an denen der Verletzte im Betriebe beschäftigt war, mit dem durchschnittlichen Verdienste für den vollen Arbeitstag vervielfältigt wird; zugezählt wird für die übrigen betriebsüblichen Arbeitstage des Jahres der durchschnittliche Verdienst, den während dieser Zeit Versicherte der gleichen Art und Erwerbsfähigkeit im Betriebe oder in einem benachbarten Betriebe gleicher Art für den vollen Arbeitstag bezogen haben«. Es ist also nicht mehr, wie § 10 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vorschrieb, in erster Linie der Verdienst zugrunde zu legen, den ein gleichartiger Arbeiter, der das ganze Jahr im Betriebe usw. beschäftigt war, bezogen hat, sondern es ist für die Dauer der wirklichen Beschäftigung der eigene Verdienst des Verletzten maßgebend und nur für den Rest des Jahres ist der Verdienst gleichartiger Arbeiter anzusetzen. Es können dies für einzelne Abschnitte des Zeitraums verschiedene Arbeiter sein. Daß sie das ganze Jahr im Betriebe beschäftigt worden sind, wird nicht gefordert. Dagegen ist durch die Forderung gleicher Erwerbsfähigkeit bedingt, daß ein Arbeiter, der — nicht nur vorübergehend — teilweise erwerbsunfähig war, auch dann mit entsprechend erwerbsunfähigen Arbeitern verglichen werden muß, wenn er bei kurzer Arbeitsdauer im Betriebe den gleichen Lohn wie ein gesunder Arbeiter bezogen hatte. Bei der Ermittelung eines benachbarten Betriebs gleicher Art kommt nicht aus-

schließlich die örtliche Nähe, sondern auch die annähernde Gleichheit der Lohn- und sonstigen wirtschaftlichen Verhältnisse in Betracht.

Läßt sich die Berechnung nach § 565 nicht ausführen, so wird der Jahresarbeitsverdienst durch Vervielfältigung der betriebsüblichen Zahl von Arbeitstagen im Jahre mit dem Entgelt berechnet, das der Verletzte während der Beschäftigung im Betriebe durchschnittlich für den vollen Arbeitstag bezogen hat (§ 566). In der Kommission ist diese Vorschrift nicht beanstandet worden, obwohl nicht verkannt wurde, daß ihre Anwendung den Jahresarbeitsverdienst zum Nachteil, aber auch zum Vorteil des Versicherten von Zufälligkeiten abhängig machen kann. Die Heranziehung eines Verdienstes des Verletzten außerhalb des unfallbringenden Betriebs für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes kennt das neue Gesetz überhaupt nicht mehr. Nach der Begründung ist diese Berechnungsart aufgegeben worden, weil sich bei ihrer Anwendung vielfach unverhältnismäßige Schwierigkeiten ergeben hatten. Eine Abweichung gegenüber dem alten Rechte enthält § 566 auch insofern, als der durchschnittliche Verdienst für den vollen Arbeitstag nicht mehr ausschließlich mit der Zahl 300, sondern u. U. mit der betriebsüblichen Zahl von Arbeitstagen zu vervielfältigen ist.

Eine Sondervorschrift für die sogenannten Saisonbetriebe enthält § 567. Ist nämlich die betriebsübliche Zahl der Arbeitstage im Jahre so gering, daß die im Betriebe Beschäftigten regelmäßig noch anderweit Arbeit gegen Entgelt verrichten, so wird in den Fällen der §§ 565, 566 für die an dreihundert fehlende Zahl von Arbeitstagen der Ortslohn für Erwachsene über einundzwanzig Jahre, der zur Zeit des Unfalls für den Beschäftigungsort des Versicherten festgesetzt ist (§§ 149 bis 152), dem nach § 565 oder 566 berechneten Betrage zugezählt. Naturgemäß ist der eigene Verdienst des Verletzten entsprechend dem § 564 anzusetzen, soweit der Verletzte die ganze betriebsübliche Zeit im Betriebe beschäftigt war.

War der Verletzte nur stundenweise beschäftigt, so darf nach § 568 der durchschnittliche Verdienst für den vollen Arbeitstag in allen Fällen, in denen er rechnerisch zu ermitteln ist, nicht höher bemessen werden, als der durchschnittliche Verdienst eines gleichartigen Arbeiters, der während des ganzen Arbeitstags beschäftigt war. Es könnte sonst, da einzelne Stunden oft verhältnismäßig höher bezahlt werden als ein voller Arbeitstag, ein Stundenarbeiter besser gestellt werden als ein Vollarbeiter.

Wenn sich der Jahresarbeitsverdienst aus mindestens wochenweise bestimmten Beträgen zusammensetzt, so sind die §§ 564 bis 568 entsprechend anzuwenden (§ 569). Für eine gegen Monatsvergütung tätige Scheuerfrau, die das ganze Jahr beschäftigt war, ist also das Zwölffache der Vergütung als Jahresarbeitsverdienst anzusetzen. Erstreckte sich ihre Tätigkeit nur auf einen Teil des Jahres, so ist für diese Zeit ihr wirklicher eigener Verdienst und für die verbleibenden Monate — u. U. auch Bruchteile eines Monats — der Verdienst einer gleichartigen Arbeiterin in Rechnung zu stellen. Ist eine solche Arbeiterin nicht zu ermitteln, so gilt wieder die zwölffache Monatsvergütung als Jahresarbeitsverdienst. In allen Fällen muß vorher geprüft werden, ob ihre Tätigkeit im Betriebe volle Arbeitstage umfaßt. Trifft dies nicht zu, so ist rechnerisch aus ihrem wirklichen Lohne zu ermitteln, wie hoch sich die Vergütung bei Verrichtung voller Tagesleistungen belaufen würde, und dieser Monatsbetrag, u. U. nach Minderung auf den durchschnittlichen Verdienst einer gleichartigen Vollarbeiterin für den Monat gemäß § 568, in Rechnung zu stellen.

Erreicht der Jahresarbeitsverdienst nicht das Dreihundertfache des Ortslohns für Erwachsene über einundzwanzig Jahre (§ 567), so gilt dieses

Dreihundertfache als Jahresarbeitsverdienst (§ 570). Durch den Hinweis auf § 567 ist in der Kommission der an dieser Stelle im Entwurfe stehende Satz, »der zur Zeit des Unfalls für den Beschäftigungsort des Versicherten festgesetzt ist«, ersetzt worden; es gelten somit auch hier die Vorschriften der §§ 149 bis 152 über Ortslohn. Jedoch ist stets, auch für Personen unter einundzwanzig Jahren, der Ortslohn für Erwachsene über einundzwanzig Jahre anzusetzen. Die Fassung des § 570 hebt zwar nicht, wie die entsprechende Vorschrift im alten Rechte, ausdrücklich hervor, daß auch Personen, die keinen Lohn beziehen, unter diese Bestimmung fallen. Nach dem Wortlaute kann dies aber gleichwohl nicht zweifelhaft sein.

Für Personen, die schon vor dem Unfalle dauernd teilweise erwerbsunfähig waren, wird von dem Ortslohne nur der Teil zugrunde gelegt, der dem Maße der Erwerbsfähigkeit vor dem Unfalle entspricht (§ 571). Die Vorschrift gilt für § 570 und ebenso für § 567 (Saisonarbeiter), auch wenn in diesen Fällen zugleich § 569 (mindestens wochenweise bestimmter Lohn) anzuwenden ist. Bei vorübergehender Beschränkung der Erwerbsfähigkeit findet eine Minderung des Ortslohns nicht statt. Sie unterbleibt nach §§ 586 und 598 stets bei der Festsetzung der Hinterbliebenen- und Angehörigenrenten. Wenn ein dauernd teilweise Erwerbsunfähiger vor dem Unfalle zwar nicht das Dreihundertfache des Ortslohns, aber doch einen Jahresbetrag tatsächlich im Betriebe verdient hat, der höher ist als das nach § 571 gekürzte Dreihundertfache des Ortslohns, so ist nicht dieser Betrag, sondern der tatsächlich verdiente Jahresarbeitsverdienst anzusetzen. Bei der Schätzung des Grades der durch den Unfall herbeigeführten Minderung der Erwerbsfähigkeit ist die Erwerbsfähigkeit unmittelbar vor dem Unfalle stets mit 100 v. H. anzusetzen und zu prüfen, wieviel von diesen Hundertteilen der Verletzte durch den Unfall eingebüßt hat. Die Rente ist dann von einem Ortslohne zu berechnen, der um so viel Hundertteile gekürzt ist, wie die Erwerbsfähigkeit des Verletzten gegenüber der Erwerbsfähigkeit eines gesunden Durchschnittsarbeiters zurückgestanden hat.

Die Fürsorge für den Verletzten während der Wartezeit, d. h. während der ersten 13 Wochen nach dem Unfalle, regeln die §§ 573 bis 585. Ist der Verletzte auf Grund der Reichsversicherung oder bei einer knappschaftlichen Krankenkasse gegen Krankheit versichert, so sind ihm mindestens die Regelleistungen der Krankenkassen nach § 179 an Krankenhilfe zu gewähren. Dies sind Krankenpflege und bei Arbeitsunfähigkeit Krankengeld (in Höhe des halben Grundlohns — § 182) oder an Stelle dieser Leistungen Krankenhauspflege nebst Hausgeld. Vom Beginn der 5. bis zum Ablauf der 13. Woche nach dem Unfall ist der sogenannte Unfallzuschuß zu gewähren, d. h. das Krankengeld ist, wenn es nicht schon mindestens diese Höhe hat, auf zwei Drittel des maßgebenden Grundlohns zu erhöhen. Bis zum Inkrafttreten der Grundlöhne nach §§ 180, 181 der Reichsversicherungsordnung tritt an ihre Stelle der Arbeitslohn, der der Berechnung des Krankengeldes jeweils zugrunde zu legen ist (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. Juli 1912, Reichs-Gesetzbl. S. 441). Bei Krankenhauspflege ist das Hausgeld für die Angehörigen entsprechend zu erhöhen. Die Bestimmungen im § 189 Abs. 1 über die Kürzung des Krankengeldes finden entsprechend Anwendung, wenn ein Versicherter gleichzeitig aus einer anderen Versicherung, z. B. einer Ersatzkasse, Krankengeld erhält (§ 573).

Den Unfallzuschuß hat zunächst die Krankenkasse zu gewähren. Was sie jedoch über die Pflicht hinaus, die sie sonst nach Gesetz oder Satzung hat, gewähren muß, ist ihr zu ersetzen. Ersatzpflichtig ist, wenn dem Ver-

letzten über die 13. Woche hinaus eine Entschädigung zu leisten ist, der Versicherungsträger, andernfalls der Unternehmer (§ 576). Für den Post- und Telegraphenbetrieb ist dies in beiden Fällen das Reich; der Unfallzuschuß ist mithin auf Titel 41 des ordentlichen Etats zu übernehmen.

Solchen Verletzten, die gegen Unfall, aber **nicht gegen Krankheit versichert** sind, z. B. Weihnachtsaushelfern, hat der Unternehmer für die ersten 13 Wochen Krankenhilfe zu gewähren (§ 577). Krankengeld ist nach den Vorschriften des § 573 zu bemessen, mithin für die ersten 4 Wochen in Höhe der Regelleistung, von der 5. Woche ab mit zwei Dritteln des Grundlohns zu zahlen. Als Grundlohn gilt der Ortslohn des Beschäftigungsorts. Die Leistungen fallen dem Unternehmer endgültig zur Last, wenn die Entschädigung sich auf die ersten 13 Wochen beschränkt. Ist eine Entschädigung über die 13. Woche hinaus erforderlich, so hat der Träger der Unfallversicherung für die ganze Zeit einzutreten und dem Unternehmer das Geleistete zu erstatten. Da nach dem vorher Erörterten das Reich sowohl Unternehmer wie Versicherungsträger ist, kommt bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung stets nur die Übernahme der Kosten auf Titel 41 in Betracht.

Betriebsbeamte, die mehr als 2500 ℳ Jahresarbeitsverdienst beziehen, z. B. höher gelohnte Architekten, sind nicht gegen Krankheit versichert und haben, wie im § 577 ausdrücklich hervorgehoben wird, auch keinen Anspruch auf Fürsorge während der ersten 13 Wochen nach dem Unfall. Ist bei solchen Verletzten aber zu besorgen, daß eine Unfallentschädigung zu leisten ist, so kann die Post-Versicherungskommission schon vor Ablauf der 13. Woche nach dem Unfall ein Heilverfahren eintreten lassen, um die Folgen des Unfalls zu beseitigen oder zu mildern (§ 580). Der Verletzte kann in solchen Fällen angemessenen Ersatz für den Verdienst verlangen, der ihm durch das Heilverfahren entgeht.

Damit der Versicherungsträger jederzeit feststellen kann, ob es zweckmäßig ist, dem Verletzten innerhalb der ersten 13 Wochen ein Heilverfahren zu gewähren, ist er nach § 581 ermächtigt, auch in dieser Zeit den Verletzten ärztlich untersuchen zu lassen sowie von der Krankenkasse oder dem sonst zur Fürsorge Verpflichteten und dem behandelnden Arzte Auskunft über die Behandlung und den Zustand des Verletzten zu verlangen.

Wenn das Krankengeld vor Ablauf der 13 Wochen wegfällt, über diese hinaus aber die Erwerbsunfähigkeit fortdauert, so ist die Rente schon von dem Tage ab zu gewähren, mit dem das Krankengeld wegfällt (§ 582). Hat der Verletzte überhaupt kein Krankengeld bezogen, so ist die Rente erst vom Beginn der 14. Woche ab zu gewähren. Hat die Krankenkasse usw. ihre Leistung vor Ablauf der 13 Wochen zu Unrecht eingestellt, so geht der Anspruch des Verletzten auf Krankengeld bis zur Höhe der Rente (§ 582) auf den Versicherungsträger über (§ 583).

Neu ist die Bindung des Trägers der Unfallversicherung durch die Stellungnahme des Trägers der Krankenversicherung in gewissen Fällen (§ 584). Hat nämlich der Träger der Unfallversicherung zu einer Zeit, für die er nach § 558 entschädigungspflichtig ist, die Fürsorge für den Verletzten nicht übernommen und hat diesem für eine solche Zeit die Krankenkasse usw. Krankengeld oder Krankenhauspflege gewährt, so gilt der Verletzte für diese Zeit als völlig erwerbsunfähig. Die Bestimmung ist in der Reichstagskommission in das Gesetz aufgenommen worden. Sie soll die Fälle treffen, in denen eigentlich der Träger der Unfallversicherung die Fürsorge für die Verletzten hätte übernehmen müssen, wenn man die Krankheit schon beim Beginn der 14. Woche als Unfallfolge erkannt hätte, und will

die Streitigkeit aus der Welt schaffen, ob in solchen Fällen der Träger der Unfallversicherung dem Verletzten für die Zeit, in der er nach dem Urteil des Kassenarztes arbeitsunfähig war, die Vollrente bezahlen müsse. Eine Belastung der Reichskasse durch solche Fälle wird sich nicht immer vermeiden lassen, sie wird aber dadurch beträchtlich eingeschränkt werden können, daß in zweifelhaften Fällen mit Beschleunigung die Entscheidung der Post-Versicherungskommission eingeholt wird.

Die Vorschriften über die Gewährnisse bei Tötungen sind klarer gefaßt und teilweise ergänzt und erweitert worden. Die Leistungen im allgemeinen setzt § 586 wie folgt fest:

»Bei Tötung ist außerdem zu gewähren:

1. als Sterbegeld der fünfzehnte Teil des Jahresarbeitsverdienstes, jedoch mindestens fünfzig Mark. Der § 203 ist entsprechend anzuwenden;
2. vom Todestage ab den Hinterbliebenen eine Rente; sie besteht in einem Bruchteile des Jahresarbeitsverdienstes nach Vorschrift der §§ 588 bis 595.

Der Jahresarbeitsverdienst wird in gleicher Weise berechnet wie im Falle der Körperverletzung, dabei gilt jedoch § 571 nicht.«

Die Ansprüche der Hinterbliebenen sind selbständig. Die Rechtskraft einer Entscheidung, die die Rente des Verletzten oder die Angehörigenrente betrifft, kann weder für noch gegen den Anspruch auf Hinterbliebenenrente geltend gemacht werden. Dies gilt insbesondere für die Frage des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Unfall und einer Krankheit, die schließlich zum Tode geführt hat, und ebenso für die Festsetzung des Jahresarbeitsverdienstes, der aber für die Witwe und die Kinder nur einheitlich festgestellt werden kann. Die Abfindung eines Verletzten mit einem Kapital steht den Ansprüchen der Hinterbliebenen nicht entgegen. Das Wort »außerdem« im Eingange des Paragraphen weist darauf hin, daß der Verletzte, wenn der Unfall nicht alsbald tödlich wirkt, sondern das Ableben erst nach längerer Zeit in ursächlichem Zusammenhange mit dem Unfall eintritt, zunächst selbst eine Entschädigung nach §§ 558 ff. zu beanspruchen hat.

Sterbegeld ist auch zu gewähren, wenn eine Bestattung nicht stattfinden kann, z. B. wenn der Körper bei dem Unfalle vollständig verbrannt ist. Der angeführte § 203 lautet:

»Vom Sterbegeld werden zunächst die Kosten des Begräbnisses bestritten und an den gezahlt, der das Begräbnis besorgt hat. Bleibt ein Überschuß, so sind nacheinander der Ehegatte, die Kinder, der Vater, die Mutter, die Geschwister bezugsberechtigt, wenn sie mit dem Verstorbenen zur Zeit seines Todes in häuslicher Gemeinschaft gelebt haben. Fehlen solche Berechtigten, so verbleibt der Überschuß der Kasse.«

Durch die Ausschließung des § 571 bei der Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes wird erreicht, daß auch für die Hinterbliebenen eines vor dem Unfalle dauernd teilweise Erwerbsunfähigen die Rente mindestens nach dem vollen Ortslohne zu berechnen ist. War jedoch der Getötete vor dem Unfalle schon dauernd völlig erwerbsunfähig (§ 561), so haben die Hinterbliebenen keinen Anspruch auf Rente.

Ist der Jahresarbeitsverdienst infolge eines früheren Unfalls geringer als das vor ihm bezogene Entgelt, so ist dem Jahresarbeitsverdienste die frühere

Rente zuzurechnen; dabei darf jedoch der Betrag nicht überschritten werden, der der früheren Rente als Jahresarbeitsverdienst zugrunde liegt (§ 587).

Hinterläßt der Verstorbene eine **Witwe oder Kinder,** so beträgt nach § 588 die **Rente** ein Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes

für die Witwe bis zu ihrem Tode oder ihrer Wiederverheiratung,

für jedes Kind bis zum vollendeten fünfzehnten Lebensjahre, für ein uneheliches Kind jedoch nur, soweit der Verstorbene ihm nach gesetzlicher Pflicht Unterhalt gewährt hat.

Die Witwe hat auch Anspruch, wenn sie von dem Getöteten tatsächlich getrennt gelebt hat, nicht aber, wenn sie geschieden war, gleichviel, ob der Ehemann nach der Scheidung unterhaltspflichtig war oder nicht. Keinen Anspruch hat die Witwe, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist, sie kann jedoch unter besonderen Umständen auch dann Witwenrente bis zum gesetzlichen Betrage erhalten (§ 590). Die nach dem Unfalle geborenen Kinder haben Anspruch auf Rente. Durch nachfolgende Ehe legitimierte, für ehelich erklärte und an Kindesstatt angenommene Kinder (§§ 1719, 1736, 1757 B.G.B.) stehen den ehelichen Kindern gleich, nicht aber Kinder des anderen Ehegatten (Stiefkinder) und Kinder, die gemäß § 1706 B.G.B. den Namen des Getöteten als des Ehemanns ihrer Mutter führen. Die Scheidung der Ehe ist für die Kinder ohne Einfluß. Die Gleichstellung der unehelichen Kinder, zu deren Unterhalt der Getötete in dem gesetzlichen Umfange tatsächlich beigetragen hat, mit den ehelichen Kindern ist durch die Reichstagskommission veranlaßt worden.

Heiratet die Witwe wieder, so erhält sie drei Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes als Abfindung (§ 589).

Wird eine **weibliche Person, die nicht Ehefrau** ist, getötet, so gelten auch für ihre Kinder die Vorschriften über die Renten der Kinder. Das gleiche gilt für voreheliche Kinder einer Ehefrau oder für deren Kinder aus früherer Ehe, wenn sie nicht die rechtliche Stellung von ehelichen Kindern des hinterbliebenen Ehemanns haben (§ 591). Die Fassung »weibliche Person, die nicht Ehefrau ist«, soll in der Hauptsache Witwen und unverheiratete Mütter bezeichnen; sie ist an Stelle des im § 16 Abs. 4 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes gebrauchten Ausdrucks »alleinstehende weibliche Person« gewählt worden, weil verlassene Ehefrauen für diese Vorschrift nicht mehr in Frage kommen, sondern nach § 592 zu behandeln sind. Bei Tötung einer Ehefrau, die wegen Erwerbsunfähigkeit des Ehemanns ihre Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienst unterhalten hat, ist für die Dauer der Bedürftigkeit ein Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes dem Witwer bis zu seinem Tode oder seiner Wiederverheiratung sowie jedem Kinde bis zum vollendeten fünfzehnten Lebensjahre zu gewähren. Der Witwer hat keinen Anspruch, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist. Hat sich der Ehemann einer Getöteten ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft ferngehalten und seiner Unterhaltspflicht gegen die Kinder entzogen, so kann diesen die Rente gewährt werden (§ 592).

Hinterläßt der Verstorbene **Verwandte der aufsteigenden Linie,** die er wesentlich aus seinem Arbeitsverdienst unterhalten hat, so ist ihnen für die Dauer der Bedürftigkeit eine Rente von zusammen einem Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes zu gewähren. Sind aus der aufsteigenden Linie Verwandte verschiedenen Grades vorhanden, so ist die Rente den Eltern vor den Großeltern zu gewähren (§ 593). Zu den hier in Frage kommenden Verwandten gehört auch die uneheliche Mutter, nicht aber die Stiefmutter, der uneheliche Vater oder der Stiefvater. Während nach altem Rechte erforderlich war, daß der Verstorbene den Unterhalt »ganz oder

überwiegend«, d.h. mehr als zur Hälfte, bestritten hatte, genügt nach neuem Rechte schon ein wesentlicher Beitrag, also u. U. auch weniger als die Hälfte der Kosten des Unterhalts. Neu ist ferner die Forderung, daß die Unterstützung aus dem Arbeitsverdienste bestritten worden sein muß. Ist sie aus einer anderen Einkommensquelle geflossen, so ist kein Anspruch auf Rente begründet. Eine weitere Voraussetzung für die Rentengewährung ist, wie bisher, die Bedürftigkeit der Verwandten. Die Entscheidung über diese Frage ist unter billiger Berücksichtigung des Einzelfalls zu treffen. Bedürftigkeit wird nicht anerkannt werden können, wenn ein anderer Angehöriger verpflichtet und fähig ist, ausreichend zum Unterhalt beizutragen, oder wenn einem Hinterbliebenen durch das Ableben des Getöteten eine Lebensversicherungsumme zufällt, die zum Kauf einer genügenden Leibrente hinreicht. Fällt die Bedürftigkeit weg, so ist die Rente einzustellen. **Elternlose Enkel** — auch ein uneheliches Kind einer verstorbenen Tochter — erhalten bis zum vollendeten fünfzehnten Lebensjahr unter gleichen Voraussetzungen wie Verwandte der aufsteigenden Linie zusammen ein Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes (§ 594).

Die Renten der Hinterbliebenen dürfen zusammen drei Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes nicht übersteigen, sonst werden sie gekürzt, und zwar bei Ehegatten und Kindern — auch unehelichen — gleichmäßig; Verwandte der aufsteigenden Linie haben nur Anspruch, soweit Ehegatten und Kinder, Enkel nur, soweit die Vorgenannten den Höchstbetrag nicht erschöpfen. Beim Ausscheiden eines Hinterbliebenen — auch bei der Abfindung einer Witwe wegen Wiederverheiratung — erhöhen sich die Renten der übrigen bis zum zulässigen Höchstbetrage (§ 595). Wenn ein Kind nachgeboren wird, beginnt mit seiner Geburt der Rentenanspruch, dessen Hinzutritt gegebenenfalls eine Kürzung der Renten der übrigen Hinterbliebenen bewirkt.

Heilanstaltpflege.

Von erheblicher Bedeutung für die Unfallversicherung ist die Heilanstaltpflege. Sie entspricht der Krankenhauspflege in der Krankenversicherung und bezweckt als gründlichste Art der Krankenbehandlung die möglichste Beseitigung der Unfallfolgen und tunlichste Wiederherstellung des Verletzten. § 597 bestimmt darüber:

> »An Stelle der im § 558 vorgeschriebenen Leistungen (Krankenbehandlung und Rente) kann der Versicherungsträger freie Kur und Verpflegung in einer Heilanstalt (Heilanstaltpflege) gewähren.
>
> Hat der Verletzte einen eigenen Haushalt oder ist er Mitglied des Haushalts seiner Familie, so bedarf es seiner Zustimmung.
>
> Bei einem Minderjährigen über sechzehn Jahre genügt seine Zustimmung.
>
> Der Zustimmung bedarf es nicht, wenn
>
> 1. die Art der Verletzung eine Behandlung oder Pflege verlangt, die in der Familie des Verletzten nicht möglich ist,
> 2. die Krankheit ansteckend ist,
> 3. der Verletzte wiederholt den Anordnungen des behandelnden Arztes zuwidergehandelt hat,
> 4. der Zustand oder das Verhalten des Verletzten eine fortgesetzte Beobachtung erfordert.
>
> In den Fällen des Abs. 4 Nr. 1, 2, 4 soll der Versicherungsträger möglichst Heilanstaltpflege gewähren.«

Eine gesetzliche Pflicht zur Gewährung von Heilanstaltpflege besteht somit überhaupt nicht. Von dem ihm zugestandenen Wahlrechte kann der Versicherungsträger durch Übernahme der Kosten auch dann Gebrauch machen, wenn er nicht die Aufnahme des Verletzten in die Heilanstalt angeordnet hat, gegen den Willen des Verletzten aber nur so lange, als das Heilverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Wenn Heilanstaltpflege wegen der Art eines Leidens schleunigst gewährt werden muß, so enthält ihre Bewilligung nicht ohne weiteres eine Anerkennung des Rentenanspruchs. Die freie Kur und Verpflegung umfaßt auch die Kosten für die Reise zur Heilanstalt und für die in der Anstalt während der Kur etwa besonders vorgeschriebenen Kleidungstücke. Aufwendungen für Miete, Aufbewahrung der Möbel usw. während der Kurdauer rechnen nicht zu den Kurkosten. Bei Bedürftigkeit kann jedoch der Versicherungsträger dem in einer Heilanstalt untergebrachten Verletzten oder seinen Angehörigen auf Grund des § 602 eine **besondere Unterstützung** als freiwillige Leistung gewähren.

Bei einem **Minderjährigen** über sechzehn Jahre bedarf es nach neuem Rechte nur seiner Zustimmung; diese kann nötigenfalls durch die Zustimmung seines gesetzlichen Vertreters ersetzt werden.

Gewährt der Versicherungsträger die Heilanstaltpflege nach den ersten dreizehn Wochen oder wegen Wegfalls des Krankengeldes schon vorher, so ist den Angehörigen des Verletzten eine Rente zu gewähren, soweit sie ihnen bei seinem Tode zustehen würde **(Angehörigenrente).** Dieser Anspruch steht auch der Ehefrau zu, deren Ehe mit dem Verletzten erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist (§ 598). Trifft infolge der Vorauszahlung für einen Teil des Monats die Angehörigenrente mit der Rente des Verletzten zusammen, so findet wechselweise Anrechnung statt. Zu zahlen ist der überschießende Teil der höheren Rente. Die Ansprüche der Angehörigen sind selbständig, sie erlöschen mit der Entlassung des Verletzten aus der Heilanstalt.

Wenn die Aufnahme des Verletzten in eine Heilanstalt zwar geboten, aber nicht ausführbar ist oder ein wichtiger Grund vorliegt, den Verletzten in seinem Haushalt oder in seiner Familie zu belassen, so k a n n ihm mit seiner Zustimmung Hilfe und Wartung durch Krankenpfleger, Krankenschwestern oder andere Pfleger **(Hauspflege)** gewährt werden (§ 599). Diese Art der Fürsorge für einen Unfallverletzten ist neu und von der Reichstagskommission in den Gesetzentwurf eingefügt worden, um Übereinstimmung mit der entsprechenden Vorschrift in der Krankenversicherung (§ 185 Abs. 1) zu erzielen. Während hier aber in solchen Fällen eine Kürzung des Krankengeldes zulässig ist, muß die Unfallrente auch bei Hauspflege ungekürzt gezahlt werden.

Wenn begründete Aussicht besteht, daß die Erwerbsfähigkeit eines Unfallrentners wesentlich (um mindestens 10 v. H.) dadurch erhöht wird, k a n n der Träger der Unfallversicherung j e d e r z e i t ein **neues Heilverfahren** eintreten lassen (§ 603). Der Verletzte selbst und die Krankenkasse usw., der er angehört, können die Wiederaufnahme des Heilverfahrens beantragen (§ 604). Ein solches Heilverfahren braucht nicht in Heilanstaltpflege zu bestehen, auch offene Krankenbehandlung fällt unter den Begriff. Die §§ 597 bis 599, 602 sind entsprechend anzuwenden.

Während eines Heilverfahrens darf ein Verletzter, der von einer Krankenkasse usw. oder von dem Träger der Unfallversicherung in einer Anstalt mit genügenden Heileinrichtungen untergebracht ist, ohne seine Zustimmung in keine andere Anstalt gebracht werden. Das Versicherungsamt des Aufenthaltsorts kann, ohne daß ein Rechtsmittel dagegen gegeben ist, die Zu-

stimmung ersetzen, wenn triftige Gründe für die Überführung in eine andere Anstalt vorliegen (§ 605).

Der Verletzte ist verpflichtet, während der Dauer des Heilverfahrens alles zu dulden, was eine ordnungsmäßige Behandlung voraussetzt, z. B. die Freilegung der verletzten Stellen, die Wundreinigung, die Anlegung von Verbänden, die Anwendung von Massagen, die Entfernung abgestorbener Knochen usw. Er muß dabei auch das Ertragen gewisser Schmerzen auf sich nehmen. Dagegen muß ihm die Freiheit, über Leben und Gesundheit zu verfügen, erhalten bleiben. Er braucht daher Operationen nicht zu gestatten, die in den Bestand oder die Unversehrtheit des Körpers eingreifen, z. B. ein Brechen schief zusammengewachsener Knochen, oder die nicht ohne Lebensgefahr vorgenommen werden können, z. B. weil Betäubung durch Chloroform notwendig ist. Hat der Verletzte eine Anordnung, die das Heilverfahren betrifft, ohne gesetzlichen oder sonst triftigen Grund nicht befolgt und wird dadurch seine Erwerbsfähigkeit ungünstig beeinflußt, so kann ihm nach § 606 der Schadensersatz auf Zeit ganz oder teilweise versagt werden, wenn er darauf hingewiesen worden ist. Die Versagung ist durch einen förmlichen Bescheid auszusprechen, der durch Rechtsmittel angreifbar ist.

Die Bestimmung des alten Rechtes, daß der Versicherungsträger einem Rentenempfänger auf Antrag statt der Rente, auf die er zu verzichten hat, Aufnahme in ein **Invalidenhaus** gewähren kann, erweitert § 607 dahin, daß unter entsprechenden Voraussetzungen Waisen in ein Waisenhaus oder in eine ähnliche Anstalt aufgenommen werden können.

Änderung der Verhältnisse.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Vorschriften über die Änderung der Verhältnisse der Rentenempfänger (§§ 608 bis 611), die mehrfach Abweichungen gegen früher aufweisen. Die grundlegende Bestimmung ist allerdings die gleiche wie im alten Rechte. § 608 lautet:

> »Tritt in den Verhältnissen, die für die Feststellung der Entschädigung maßgebend gewesen sind, eine wesentliche Änderung ein, so kann eine neue Feststellung getroffen werden.«

Da diese Vorschrift dem öffentlichen Rechte angehört, kann sie nicht durch private Vereinbarung der Parteien abgeändert werden. Die Zusicherung einer lebenslänglichen Rente ist daher unzulässig und, wenn sie geschehen ist, nichtig. Nicht anwendbar ist die Bestimmung insoweit, als eine falsche Beurteilung tatsächlicher Verhältnisse stattgefunden hat, diese Verhältnisse aber einer Änderung in dem damaligen Zustande überhaupt nicht unterliegen. Dies trifft zu auf die Festsetzung des Jahresarbeitsverdienstes und die Frage des ursächlichen Zusammenhanges eines Leidens mit dem Unfall. In erster Linie sind Änderungen im Sinne des § 608 die Verschlimmerungen und ebenso die Besserungen in dem durch den Unfall beeinflußten körperlichen Zustande des Verletzten. Eine Besserung kann aber auch in der Anpassung und Gewöhnung an einen Unfallschaden (z. B. den Verlust eines Fingers) liegen. Dagegen müssen Änderungen, die nicht mit dem Unfall in Zusammenhang stehen, z. B. die Erhöhung der allgemeinen Arbeitskraft eines jugendlichen Verletzten mit zunehmendem Alter oder die Erlangung einer höher bezahlten Stellung und anderseits die vollständige Erblindung durch eine selbständige Ursache bei einem durch Unfall Einäugigen oder der Verlust der ganzen Hand, die durch Unfall um einen Finger beraubt war, bei einem neuen Unfall, außer Betracht bleiben. Eine Verschlimmerung ist aber anzuerkennen, wenn der erste Unfall einen zweiten verursacht hat, z. B. wenn die Schwäche in einem gebrochenen Beine zu

einem Ausgleiten geführt hat, das einen neuen Bruch zur Folge hat. Gefordert wird, daß die Änderung eine wesentliche ist; eine solche liegt nicht vor, wenn die Erwerbsfähigkeit nicht wenigstens um 10 v. H. gehoben oder vermindert worden ist.

Eine Abweichung gegen das alte Recht zeigt die Regelung der Zeiträume, nach denen Änderungen zulässig sind, im § 609, der lautet:

> »In den ersten zwei Jahren nach dem Unfall darf wegen einer Änderung im Zustand des Verletzten eine neue Feststellung jederzeit vorgenommen oder beantragt werden. Ist jedoch innerhalb dieser Frist eine Dauerrente rechtskräftig festgestellt worden, oder ist die Frist abgelaufen, so darf eine neue Feststellung nur in Zeiträumen von mindestens einem Jahre vorgenommen oder beantragt werden. Diese Fristen werden auch durch die Einleitung eines neuen Heilverfahrens nicht berührt. Die Zeiträume können durch Übereinkommen gekürzt werden.«

Die zweijährige Frist, innerhalb deren jederzeit eine Neufeststellung zulässig ist, läuft mithin nicht mehr von der Rechtskraft des ersten Feststellungsbescheids, sondern vom Unfalltage ab. Sie gilt überhaupt nicht mehr, sobald vor ihrem Ablauf die Rente als Dauerrente (vgl. später § 1585 Abs. 2) festgestellt worden ist. Nach Ablauf der zweijährigen Frist wird in allen Fällen die einjährige Schutzfrist wirksam, die mit dem Tage beginnt, von dem ab die bisherige Rente gezahlt wird. Auch nach Beendigung eines neuen Heilverfahrens, das an sich »jederzeit«, also ohne Innehaltung der Schutzfrist eingeleitet werden kann (§ 603), darf nach Ablauf von zwei Jahren seit dem Unfall eine Rentenänderung nur eintreten, wenn die bisherige Rente bereits vor einem Jahre zuerst gezahlt worden ist. Der nach Beendigung von Heilanstaltpflege stets notwendige Bescheid (§ 1583) kann daher gegebenenfalls die Rente nach dem augenblicklichen Grade der Erwerbsfähigkeit festsetzen, muß aber aussprechen, daß bis zum Ende des Schutzjahrs noch die alte Rente weiterzuzahlen ist. Das neue Schutzjahr läuft dann erst vom Beginne der Zahlung der neuen Rente. Unter Einleitung des Heilverfahrens ist, wie in der Kommission von einem Regierungsvertreter hervorgehoben wurde, schon dessen Anordnung zu verstehen. Die Schutzfrist gilt daher auch für den Fall, daß der Verletzte sich dem angeordneten Heilverfahren überhaupt nicht unterzogen oder vorzeitig entzogen hat und daher nach § 606 eine Einschränkung des Schadensersatzes stattfinden soll.

Nach § 610 wird ein Bescheid oder Endbescheid, der die Rente herabsetzt oder entzieht, mit Ablauf des auf die Zustellung folgenden Monats wirksam, nicht mehr mit Ablauf des Monats, in dem die Zustellung geschehen ist. Der Endbescheid ist hier erwähnt, weil an Berechtigte im Auslande nach § 1610 unter Wegfall des Bescheids sogleich ein Endbescheid erlassen werden kann.

Die Erhöhung der Rente und ebenso, wie der Rechtsprechung folgend hinzugefügt ist, ihre **Wiedergewährung** kann, wie bisher, nur für die Zeit nach Anmeldung des Anspruchs verlangt werden (§ 611). Die Vorschrift erstreckt sich auch auf die spätere Gewährung einer Rente, die anfangs wegen vorläufigen Fehlens von Unfallfolgen abgelehnt worden ist, sowie auf die Erhöhung der Rente bei Eintritt und Erhöhung der Hilflosigkeit. Maßgebend ist für die Anmeldung der Tag, an dem das Schreiben des Verletzten, aus dem sein Verlangen klar zu erkennen sein muß, eingegangen ist.

Über die **Fälligkeit der Leistungen** bestimmt § 612. Kosten des Heilverfahrens und Sterbegelder sind binnen einer Woche nach ihrer Feststellung,

Renten im voraus in Monatsbeträgen zu zahlen. Beträgt die Rente für das Jahr 60 ℳ oder weniger, so ist sie in vierteljährlichen Beträgen im voraus zu zahlen, soweit sie nicht voraussichtlich vor Ablauf des Vierteljahrs wegfällt. Mit Zustimmung des Berechtigten kann der Versicherungsträger die Rente in längeren Zeitabschnitten zahlen. Die Rente wird auf volle 5 Pf. für den Monat oder das Vierteljahr aufgerundet. Die Aufrundung muß für jeden Berechtigten, z. B. für jedes von mehreren hinterbliebenen Kindern, besonders geschehen. Beträge für Teile eines Monats oder eines Vierteljahrs werden nicht aufgerundet.

Für den Sterbemonat, den Monat der Wiederverheiratung und den Monat, der das Ruhen der Rente bringt, wird die **Rente noch gezahlt.** Kommt für einen Monatsteil zur Rente des Verletzten noch die der Hinterbliebenen, so haben sie den höheren Betrag zu beanspruchen. War die Rente für einen längeren Zeitabschnitt zu entrichten, so kann der Versicherungsträger sie auch für diesen noch gewähren (§ 613).

Neu ist eine Regelung der Frage, was mit **Forderungen** zu geschehen hat, die der Berechtigte **zu Lebzeiten nicht mehr abgehoben hat.** Im Einklange mit einer entsprechenden Bestimmung für die Invalidenversicherung (§ 1302) ist unter Ausschluß der erbrechtlichen Vorschriften des bürgerlichen Rechts die Bestimmung getroffen, daß für Entschädigungen, die der Berechtigte bei seinem Tode noch nicht erhalten hat, nacheinander der Ehegatte, die Kinder, der Vater, die Mutter, die Geschwister bezugsberechtigt sind, wenn sie mit dem Berechtigten zur Zeit des Todes in häuslicher Gemeinschaft gelebt haben (§ 614). Die Zahlung ist ohne Antrag der Bezugsberechtigten zu leisten, sie unterbleibt ganz, wenn solche nicht vorhanden sind.

Die Vorschriften über das **Ruhen der Rente** (§ 615) sind erweitert worden. Die Bestimmung, daß der in solchen Fällen erteilte Bescheid erst mit Ablauf des Monats wirksam wird, in dem der Bescheid zugestellt worden ist (§ 89 Abs. 4 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes), ist weggefallen. Die Einstellung kann also auch für die Vergangenheit angeordnet werden und wird gemäß § 613 mit Ablauf des Monats wirksam, der das das Ruhen begründende Ereignis bringt. Die Wiedergewährung hat mit dem Tage zu beginnen, an dem der Grund des Ruhens wegfällt. Von Bedeutung sind im allgemeinen zwei Fälle. Einmal hat die Rente zu ruhen, solange der Berechtigte eine Freiheitstrafe von mehr als einem Monat verbüßt oder in einem Arbeitshaus oder einer Besserungsanstalt untergebracht ist. Hat er indes im Inland (einschl. der deutschen Schutzgebiete) Angehörige, die bei seinem Tode Anspruch auf Rente haben würden, so ist ihnen die Rente bis zur Höhe seines Anspruchs zu überweisen. Der andere Fall des Ruhens liegt vor, solange sich der berechtigte Inländer im Ausland aufhält und es unterläßt, dem Versicherungsträger seinen Aufenthalt mitzuteilen oder als Verletzter auf Verlangen des Versicherungsträgers sich von Zeit zu Zeit bei dem zuständigen Konsul oder einer ihm bezeichneten anderen deutschen Behörde vorzustellen. Das Nähere über Mitteilung und Vorstellung hat das Reichsversicherungsamt bestimmt. Die beiden sonst noch aufgeführten Gründe für das Ruhen der Rente betreffen berechtigte Ausländer und haben für den Bereich des Post- und Telegraphenbetriebs sehr selten Bedeutung.

Die Möglichkeit der **Kapitalabfindung** ist erweitert worden. Beträgt die Rente eines Verletzten — nicht auch eines Hinterbliebenen — ein Fünftel — früher 15 v. H. — der Vollrente oder weniger, so kann ihn der Versicherungsträger mit seiner Zustimmung nach Anhörung des Versicherungsamts mit einem dem Werte seiner Jahresrente entsprechenden

Kapital abfinden (§ 616). Mit dem Empfang der Abfindungsumme, die erst nach Eintritt der Rechtskraft des darüber zugestellten Bescheids gezahlt wird, sind die Rentenansprüche des Verletzten vollständig erledigt (§ 1583 Abs. 2). Den Hinterbliebenen bleiben dagegen ihre Ansprüche auch nach der Abfindung des Verletzten gewahrt. Die neuen Vorschriften sind auch auf Renten anwendbar, die unter der Geltung des alten Rechtes festgesetzt worden sind. Die Auffassung des Versicherungsamts ist nicht bindend, der Versicherungsträger wird sich aber in der Regel begründeten Einwänden anschließen. Den obersten Gesichtspunkt bei der Beurteilung der Sache wird stets das wohlverstandene Interesse des Verletzten und seiner Angehörigen bilden müssen.

Bei Ausländern ist die Abfindung ohne Rücksicht auf die Höhe der Rente und auch für Hinterbliebene zulässig, wenn sie sich für gewöhnlich im Ausland aufhalten (§ 617).

Die Berechnung des Kapitalwerts hat nach neuem Rechte der Bundesrat zu regeln (§ 618). Die vom Bundesrate beschlossenen Bestimmungen sind in einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 21. Dezember 1912 (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1913, S. 26) enthalten und lauten für die Berechnung des Abfindungskapitals bei Verletztenrenten mit unwesentlichen Änderungen, wie folgt:

> »Wenn die Abfindung im Laufe eines Jahres vom Unfalltag an gerechnet erfolgt, so ist das Vierfache der Jahresrente zu zahlen.
>
> Erfolgt die Abfindung später, so richtet sich das Abfindungskapital nach dem inzwischen erreichten Alter des Verletzten und der seit dem Unfalltage verflossenen Zeit.
>
> Es beträgt für 1 ℳ der Jahresrente

bei einem Alter des Verletzten zur Zeit der Abfindung	das Abfindungskapital, wenn seit dem Tage des Unfalls verflossen sind mehr als			
	ein Jahr	zwei Jahre	drei Jahre	vier Jahre
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
bis zu 25 Jahren...	6,20	7,50	7,90	8,20
von 25 bis zu 30 Jahren...	6,10	7,40	7,80	8,10
von 30 bis zu 35 Jahren...	6,00	7,20	7,70	8,00
von 35 bis zu 40 Jahren...	6,00	7,00	7,60	7,90
von 40 bis zu 45 Jahren...	5,90	6,80	7,50	7,80
von 45 bis zu 50 Jahren...	5,90	6,70	7,20	7,60
von 50 bis zu 55 Jahren...	5,80	6,60	7,00	7,20
über 55 Jahre	5,70	6,20	6,40	6,50.«

Die §§ 620 bis 622 regeln einige seltener vorkommende Einzelfälle.

Eine schon bisher von den Versicherungsträgern ausgeübte Befugnis, die Beseitigung materieller Unbilligkeiten nach rechtskräftiger Rentenfeststellung, hat durch § 619 eine rechtliche Grundlage erhalten. Überzeugt sich der Versicherungsträger bei erneuter Prüfung, daß die Leistung zu Unrecht ganz oder teilweise abgelehnt, entzogen oder eingestellt worden ist, so kann er diese neu feststellen.

Eine **Entschädigung,** die vor rechtskräftiger Entscheidung gezahlt werden mußte, braucht der Versicherungsträger **nicht zurückzufordern** (§ 620). Solche Fälle treten z. B. ein, wenn einem Verletzten vom Oberversicherungsamt eine Rente zugesprochen worden ist, die später auf Rekurs des Versicherungsträgers vom Reichsversicherungsamt aufgehoben oder herabgesetzt wird. Die Rückforderung würde häufig den Rentenempfänger in schwere wirtschaftliche Bedrängnis bringen, oft auch ergebnislos bleiben, so daß durch den Verzicht unnütze Kosten und Arbeiten vermieden werden.

Abgesehen von den Fällen des § 119 können **Entschädigungsansprüche** mit rechtlicher Wirkung **übertragen, verpfändet und gepfändet** werden auch wegen Forderungen der Krankenkassen usw. sowie der Versicherungsanstalten, die nach §§ 1501, 1522, 1528 ersatzberechtigt sind. Die Übertragung, Verpfändung und Pfändung ist nur in Höhe der gesetzlichen Ersatzansprüche zulässig (§ 621).

Die Aufrechnung der Ansprüche ist, wie bisher, möglich (§ 622). Sie kommt hauptsächlich in Betracht bei Vorschüssen, die aus dem Vermögen des Versicherungsträgers (also aus der Reichskasse) geleistet, und bei Entschädigungen, die zu Unrecht gezahlt sind. Voraussetzung ist, daß der Rentenberechtigte auch zugleich der Schuldner ist, es kann daher z. B. die Rente eines Verwandten der aufsteigenden Linie nicht gegen den überhobenen Betrag einer Witwenrente aufgerechnet werden.

Die **Haftung der Unternehmer** (§ 633) **und ihrer Angestellten** ist in den §§ 898 bis 902 besonders geregelt. Sie entspricht im allgemeinen den Vorschriften des alten Rechtes. Die vom Reiche zur Leitung des Betriebs und zur Beaufsichtigung des Betriebs und der Arbeiter bestellten Beamten und sonstigen Personen (§ 899) sind den Versicherten und deren Hinterbliebenen (§§ 588 bis 594) nach anderen gesetzlichen Vorschriften als der Reichsversicherungsordnung zum Ersatze des Schadens, den ein Betriebsunfall (§§ 544, 546) verursacht hat, nur dann verpflichtet, wenn strafgerichtlich festgestellt worden ist, daß sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben. Ihre Verbindlichkeit beschränkt sich auf den Betrag, um den diese die Entschädigung aus der Unfallversicherung übersteigt (§ 898). Hat ein ordentliches Gericht über solche Ansprüche zu erkennen, so ist es an die Entscheidung gebunden, die in einem Verfahren nach der Reichsversicherungsordnung darüber ergeht, ob ein entschädigungspflichtiger Unfall vorliegt sowie in welchem Umfange und von welchem Versicherungsträger die Entschädigung zu gewährleisten ist. Bis diese Entscheidung ergangen ist, hat das ordentliche Gericht sein Verfahren auszusetzen (§ 901).

Auch die Haftung der Unternehmer und ihrer Angestellten gegenüber dem Versicherungsträger, den Krankenkassen usw. ist bestehen geblieben (§§ 903 bis 907). Wird strafgerichtlich festgestellt, daß ein zur Leitung oder Beaufsichtigung berufener Beamter usw. den Unfall vorsätzlich oder fahrlässig mit Außerachtlassung derjenigen Aufmerksamkeit herbeigeführt hat, zu der er vermöge seines Amtes usw. besonders verpflichtet ist, so haftet er für alles, was Gemeinden, Armenverbände, Krankenkassen usw. infolge des Unfalls nach Gesetz oder Satzung aufwenden müssen. Statt der Rente kann der Kapitalwert gefordert werden. Dem Reiche als Versicherungsträger gegenüber besteht die Haftung für seine Aufwendungen auch ohne strafgerichtliche Feststellung (§§ 903, 904). Bei Fahrlässigkeit **kann** der Versicherungsträger auf den ihm zustehenden Anspruch verzichten (§ 905).

(Schluß folgt.)

Reichsgerichtsentscheidung über die Haftung eines Telegraphenbeamten für Telegrammentstellung.

Der Bankier R. in T. gab am 28. September 1909 kurz vor 9 Uhr vormittags bei dem Postamt in T. ein Telegramm an das Bankhaus S. in P. auf, in dem er u. a. Auftrag zum Ankauf von 50 Geduldshares (südafrikanischen Goldminenwerten) gab. Das Telegramm wurde von dem Postassistenten B. in T. angenommen und von ihm mit richtigem Wortlaut an das Postamt in M. weitergegeben. Der aufnehmende Beamte in M., Ober-Postassistent Sch., schrieb an Stelle der Zahl 50 die Zahl 500 nieder und wiederholte die unrichtige Zahl bei der Vergleichung. Der Postassistent B. in T. bemerkte den Fehler nicht, so daß das Telegramm mit der entstellten Zahl weitergegeben wurde und in der unrichtigen Fassung dem Empfänger zuging. Dieser führte den ihm vermeintlich erteilten Auftrag sofort aus, indem er 500 Geduldshares zum Kurse von 81 frcs 75 cts für das Stück kaufte. Noch am gleichen Tage machte er dem R. von dem Ankaufe telegraphisch Mitteilung, die etwa um 1/24 Uhr nachmittags bei R. in T. einging und von einem Angestellten des abwesenden, auf einer Reise nach A. begriffenen R. in Empfang genommen wurde. Der Angestellte machte dem Postamt in T. sogleich von dem anscheinend vorgekommenen Versehen Mitteilung, worauf der Postassistent B. alsbald ein amtliches Berichtigungstelegramm nach P. sandte. Auf Grund dieses Telegramms wurde das Bankhaus S. am Morgen des 29. September von dem vorgekommenen Fehler in Kenntnis gesetzt. Es bat daraufhin den R. in T. sofort telegraphisch um Anweisung, ob die zuviel gekauften 450 Geduldshares liquidiert werden sollten, und erhielt von R. aus A. am 30. September den Auftrag, die 450 Geduldshares zum Kurse von 82 frcs 75 cts zu verkaufen. Den Auftrag konnte das Bankhaus S. nicht ausführen, weil die Geduldshares den angegebenen Kurs nicht erreichten. Am 30. September wurden sie anfangs mit 79, zum Schlusse mit 79,25, am 1. Oktober mit 80 und 79,50 gehandelt.

Nachdem R. am 4. Oktober nach T. zurückgekehrt war, ersuchte er am 6. Oktober das Postamt in T., den Postassistenten B. zu veranlassen, sich damit einverstanden zu erklären, daß die 450 Geduldshares alsbald wieder verkauft würden, und daß er — der Beamte — den Kursunterschied bezahle, oder aber, daß R. die Papiere mit dem Risiko weiteren Kursrückganges auf Gefahr des Beamten behalte. Der Postassistent B. erklärte dem Postamt, daß er sich auf nichts einlasse, was dem R. mitgeteilt wurde. Nunmehr strengte R. gegen B. eine Klage mit dem Antrage an, Beklagten zu verurteilen, dem Kläger durch Abnahme von 450 Geduldshares gegen Bezahlung von 30 141 ℳ 3 Pf. nebst 6 v. H. Zinsen seit dem 30. September 1909 Schadensersatz zu leisten (§ 839 BGB.).

Das Landgericht in M. verurteilte den Beklagten, dem Kläger die Hälfte der zuviel gekauften Papiere, nämlich 225 Geduldshares gegen Bezahlung von 15 070 ℳ 51 Pf. nebst 6 v. H. Zinsen daraus seit dem 30. September 1909 abzunehmen. Mit der Mehrforderung wurde der Kläger abgewiesen. Die Kosten wurden gegeneinander aufgehoben.

Das Landgericht erblickte darin, daß der Beklagte die unrichtige Wiedergabe der Zahl 500 nicht beanstandet hatte, ein Versehen, demzufolge ihm die Entstellung des Telegramms zur Last falle. Den von B. fürsorglich für den Fall der Bejahung seines Verschuldens erhobenen Einwand, daß bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Klägers mitgewirkt habe, erkannte das Gericht als berechtigt an. Dieses Verschulden sei darin zu finden,

daß die Zahlen im Text des Telegramms in Ziffern statt in Buchstaben ausgedrückt seien. Bei Abwägung des Verschuldens beider Teile (§ 254 BGB.) könne nicht gesagt werden, daß eine Partei den Schaden vorwiegend verursacht habe. Die Verschulden des Klägers und des Beklagten seien gleichwertig, so daß es angemessen erscheine, den Schaden, den der Kläger erlitten, dem Beklagten nur zur Hälfte aufzuerlegen. Die Zinsforderung von 6 v. H. werde deshalb für gerechtfertigt erachtet, weil der Kläger als Bankier mit dem Gelde einen Nutzen in dieser Höhe hätte erzielen können.

Gegen das Urteil legte der Beklagte Berufung ein. Sie wurde damit gerechtfertigt, daß dem Beklagten zwar objektiv ein Versehen unterlaufen sei, eine Fahrlässigkeit indes in Anbetracht besonderer Verhältnisse nicht vorliege. Eine Reihe von Umständen hätten das Versehen geradezu unvermeidlich gemacht. B. sei kurzsichtig, nervös, auch sei er dienstlich überlastet gewesen; als der Beamte in M. das Telegramm wiederholte, sei das Uhrenzeichen zu erwarten gewesen; dadurch sei seine Aufmerksamkeit abgelenkt worden. Endlich telegraphiere B. mit der linken Hand, wodurch eine Stellung zum Morseapparat bedingt werde, die ein Übersehen von Zeichen erleichtere.

Der erste Zivilsenat des Großherzoglichen Oberlandesgerichts in Karlsruhe hob durch Urteil vom 29. Mai 1912 das Urteil der Vorinstanz auf und verurteilte den Beklagten unter Zurückweisung der Berufung im übrigen zur Zahlung von 457 ℳ 43 Pf. an den Kläger nebst 6 v. H. Zinsen seit dem 1. Januar 1910. Mit der Mehrforderung wurde der Kläger abgewiesen. Von den Kosten erster Instanz sollte der Kläger $^{29}/_{30}$, der Beklagte $^{1}/_{30}$, von den Kosten der Berufungsinstanz der Kläger $^{19}/_{20}$, der Beklagte $^{1}/_{20}$ tragen.

Aus den Entscheidungsgründen des Urteils sind besonders folgende Ausführungen erwähnenswert:

> »Nach § 839 BGB. hat ein Beamter, wenn er fahrlässig die ihm gegenüber einem Dritten obliegende Amtspflicht verletzt, dem Dritten den ihm daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.
>
> Daß der Beklagte Beamter ist, bedarf keiner Hervorhebung. Ebenso zweifellos ist es aber, daß er seine Amtspflicht verletzt hat, und daß dies fahrlässig geschehen ist, wenn man an sein Verhalten den Maßstab eines pflichtgetreuen Durchschnittsbeamten anlegt.
>
> Dem Beklagten hat es nach den Dienstvorschriften, die ihm bekannt sein mußten (Allg. Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschn. V, 5 § 19, S. 41), obgelegen, die von Sch. in M. bewirkte Wiederholung der Depesche des Klägers mit der Urschrift der Depesche zu vergleichen und, wenn sich ein Fehler ergab, für dessen Berichtigung zu sorgen, indem er dem Sch. die richtige Angabe machte; er mußte also sehen, ob in dem Wiederholungstelegramm des Sch. es wirklich »50« Geduld hieß, und da dies nicht der Fall war, Sch. vielmehr »500« zurücktelegraphiert hatte, dem Sch. die richtige Zahl »50« wiederholen. Der Beklagte hat aber den Fehler, den Sch. gemacht hatte, nicht bemerkt (wie daraus hervorgeht, daß er das Wiederholungstelegramm nicht beanstandete, sondern sich untätig verhielt) und infolgedessen auch nicht für dessen Berichtigung gesorgt. Dies kann nur darauf zurückgeführt werden, daß er das Wiederholungstelegramm nicht oder wenigstens nicht aufmerksam mit der Originaldepesche verglichen hat. Dies stellt aber eine Fahrlässigkeit des Beklagten dar. Daß die Vergleichung ein wichtiger Vorgang ist, liegt auf der Hand und mußte deshalb auch dem Be-

klagten klar sein, da sie eine sehr erhebliche Gewähr dafür bietet, daß das Telegramm richtig an seinen Bestimmungsort gelangt. Die Vergleichung muß also genau erfolgen. Dies gilt um so mehr, als, wie auch der Sachverständige Bl. hervorhebt, durch das Übersehen eines einzelnen Punktes oder Striches die Bedeutung der telegraphischen Zeichen ganz verändert werden kann. In dem § 19 a. a. O. ist außerdem auch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Einrichtung der Wiederholung gegeben ist, damit sich der entgegennehmende Beamte vor Verantwortlichkeit zu schützen vermöge. Durch diese Bestimmung, die dem Beklagten bekannt sein mußte, ist auch der abgebende Beamte (hier also der Beklagte) auf die Wichtigkeit der Wiederholung besonders aufmerksam gemacht. Die Vergleichung war ferner — auch bei Berücksichtigung der besonderen Umstände — sehr wohl möglich, und es handelt sich keineswegs, wie der Beklagte vermeint, um ein Versehen, das nach Lage der Sache entschuldbar ist und auch einem pflichtgetreuen Beamten unterlaufen kann. Es drehte sich um ein ganz kurzes Telegramm, dessen Vergleichung mit sehr geringfügigem Zeitaufwande möglich war.«

Der Umstand, daß der Beklagte mit der linken Hand telegraphiert, möge ihm, fährt das Urteil fort, zwar anfangs die Arbeit etwas erschwert haben; jedoch müsse er sich im Laufe der Zeit daran gewöhnt haben, so daß er es gelernt habe, die Schwierigkeit, die ihm diese Art des Telegraphierens (in einer von der üblichen abweichenden Stellung) verursache, zu überwinden. Das Urteil tritt dann dem Vorderrichter auch darin bei, daß es sich im vorliegenden Falle um Verletzung einer dem Beamten einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht handelt, und daß ein Mitverschulden des Klägers in der Anwendung von Ziffern an Stelle von Buchstaben zu erblicken ist.

Hierüber führt das Urteil aus:

»Nach der allgemein bekannten Gestaltung des Telegraphenbetriebs ist es als ein Gebot der im Verkehr erforderlichen Vorsicht anzusehen, bei wichtigen Depeschen die darin enthaltenen Zahlen in Buchstaben auszudrücken, weil hiermit die richtige Übermittelung erheblich gesicherter erscheint als bei Anwendung von Ziffern, vgl. z. B. R. G. Sächs. Archiv für bürgerl. Recht 1904, S. 359.«

Auch hinsichtlich der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens erkennt das Berufungsgericht den Standpunkt des Vorderrichters als begründet an, nicht aber hinsichtlich der Schadensberechnung. Das Berufungsgericht berechnete den Schaden vielmehr wie folgt. Der Kläger habe von der unrichtigen Übermittelung des Telegramms am Abend des 29. September Kenntnis bekommen, also die Papiere am 30. September verkaufen lassen und damit eine Vergrößerung des Schadens abwenden können. An diesem Tage habe der Durchschnittskurs der Geduldshares 79 frcs 25 cts betragen, sei also gegenüber dem Ankaufspreis um 2 frcs 50 cts gesunken gewesen. Der Schaden sei also auf 450 · 2 frcs 50 cts = 1125 frcs = 914 ℳ 85 Pf. festzustellen, dessen Hälfte — 457 ℳ 43 Pf. — der Beklagte dem Kläger zu ersetzen habe.

Gegen das Urteil legte der Kläger Revision ein, mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils das erstinstanzliche Urteil zu bestätigen. Der Beklagte beantragte Zurückweisung der Revision und schloß sich der Revision mit dem Antrage an, das angefochtene Urteil, soweit zu seinen Ungunsten erkannt sei, aufzuheben und die Klage kostenfällig abzuweisen. Der III. Zivilsenat des Reichsgerichts wies durch Urteil vom 18. Februar 1913,

III. 365. 1912, sowohl die Revision des Klägers als auch die Anschlußrevision des Beklagten zurück und legte dem Kläger $^{16}/_{17}$, dem Beklagten $^{1}/_{17}$ der Kosten der Revisionsinstanz auf.

Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes bemerkenswert:

»I. Die Revision des Klägers ist unbegründet. Das Berufungsgericht rechnet dem Kläger als Fahrlässigkeit an, daß er unterlassen hat, die 450 Geduldshares am 30. September 1909 zum Tageskurs an der Pariser Börse zu verkaufen, in welchem Falle sich sein Schaden auf 914 ℳ 85 Pf. beschränkt hätte. Es nimmt an, daß die Zustimmung des Beklagten zu einem solchen Verkaufe nicht erforderlich gewesen wäre. Ein Rechtsverstoß ist in diesen Ausführungen nicht zu finden.

War der Beklagte, weil ihm eine Fahrlässigkeit zur Last fiel, an sich verpflichtet, dem Kläger den diesem entstandenen Schaden zu ersetzen, so ergab sich für den Kläger aus § 254 BGB. die selbständige Verpflichtung, seinerseits alles zu tun, um die Entstehung weiteren Schadens oder die Vergrößerung des entstandenen Schadens zu verhindern. Diese Verpflichtung war deshalb auch nicht davon abhängig, daß der Beklagte sein Einverständnis mit der Vornahme der zu ihrer Erfüllung erforderlichen Maßnahmen erklärte oder, wie die Revision geltend macht, seine Verpflichtung zur Tragung des Schadens in dem Umfang, in dem sie bestand, anerkannte....

II. Auch die Anschlußrevision des Beklagten ist unbegründet. Sie rügt an erster Stelle die Annahme des Berufungsgerichts, daß den Beklagten ein Verschulden treffe, als rechtsirrtümlich und beruft sich hierfür auf das Gutachten des Sachverständigen Bl., wonach es keiner besonders weitgehenden Sinnestäuschung bedürfe, wie es in der Eile oder in der Erregung leicht eintreten könne, um das kurze Zeichen eines Striches, der in dem von M. an den Beklagten zurückgegebenen Telegramme die Null in der Zahl 500 bezeichnet habe, zu übersehen....

Nun mag es keiner besonders weitgehenden Sinnestäuschung bedürfen, um das kurze Zeichen eines Striches zu übersehen. Allein das entschuldigt den Beklagten nicht; denn er mußte im vorliegenden Falle eine erhöhte Aufmerksamkeit anwenden, zunächst deshalb, weil es sich um ein Wiederholungstelegramm handelte, der Beklagte also auf die Wichtigkeit des Telegramms schon durch den Umstand, daß es der entgegennehmende Beamte in M. wiederholte, noch besonders hingewiesen wurde, und ferner deshalb, weil der Beklagte aus der vorhergehenden Ziffer 5 ersah, daß es sich hier um eine Zahl handle, bei welcher ein Versehen wesentlich entstellend wirkt. Diese erhöhte Aufmerksamkeit erforderte, daß er jedes einzelne Zeichen der Zahl 500 besonders las, wie es denn auch nach dem Gutachten des Sachverständigen zu den Obliegenheiten des Telegraphenbeamten gehört, daß er sämtliche Zeichen genau beachtet. Er durfte sich nicht darauf verlassen, aus dem Zeichenbilde die ganze Zahl zu erkennen, auch nicht die Zeichen der Zahl 500 von dem in Bewegung befindlichen Streifen ablesen. Denn wenn dies auch bei der Entgegennahme eines gewöhnlichen Telegramms bezüglich der in Buchstaben ausgedrückten Worte zulässig sein mag, so kann es nicht für genügend angesehen werden, wenn es sich um in Ziffern geschriebene Zahlen handelt und besonders nicht bei einem Vergleichungstelegramm. Denn daß bei jenen weniger sorgfältigen Arten des Verfahrens bei

der Entgegennahme von Telegrammen Sinnestäuschungen in erhöhtem Grade stattfinden werden, liegt auf der Hand. Der Sachverständige sagt ja auch gerade in seinem Gutachten, daß es mit Rücksicht auf jene Arten des Verfahrens, also bei deren Anwendung, keiner besonders weitgehenden Sinnestäuschung bedürfe, um das kurze Zeichen eines Striches zu übersehen.

Wollte man wegen der nicht sehr entfernten Möglichkeit eines Versehens in dieser Beziehung die Fahrlässigkeit des Telegraphenbeamten verneinen, so hieße das, von dem Beamten nur ein solches Maß von Aufmerksamkeit verlangen, das mit dem Bedürfnisse des Verkehrs und der Wichtigkeit des Interesses, welches das Publikum an der sorgfältigen Handhabung dieses Dienstzweigs hat, nicht im Einklang stände.« . . .

»Die Revision stellt sodann zur Nachprüfung die Frage, ob der Beklagte eine ihm dem Kläger gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt hat.

Ein Rechtsirrtum ist in den diesen Punkt betreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts nicht enthalten. Es kommt zunächst nicht auf die Bestimmung des Abs. 4 Satz 2 des § 19b des Abschn. V, 5 der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie (Telegraphen-Betriebsdienst) an, nach welcher mit Nachdruck darauf zu halten ist, daß Wiederholungen nur in wirklich begründeten Fällen verlangt werden sollen. Denn eine Wiederholung des von T. nach M. gegebenen Telegramms ist überhaupt nicht verlangt worden, vielmehr hat der das Telegramm in M. entgegennehmende Beamte von der Bestimmung im Satz 1 des Abs. 4 § 19b a. a. O. Gebrauch gemacht, nach welcher die Beamten, um sich vor Verantwortlichkeit zu schützen, die von ihnen aufgenommenen Telegramme teilweise oder vollständig wiederholen können. Dieser Befugnis des Beamten in M. zur Wiederholung des Telegramms, nicht, wie die Revision meint, der Befugnis des Beklagten, eine Wiederholung des Telegramms zu verlangen, entsprach die amtliche Verpflichtung des Beklagten, das Rücktelegramm genau durchzusehen. Daraus, daß der Beamte in M. bei der Wiederholung des Telegramms ein ihm kraft seines Amtes zustehendes Recht ausübte, läßt sich keineswegs folgern, daß hier nicht von der Verletzung einer dem Beklagten gegenüber dem Absender des Telegramms obliegenden Amtspflicht die Rede sein könne. Denn die bei den Telegraphenanstalten eingeführten Bestimmungen, welche auf die richtige Übermittelung der Depeschen abzielen, sind nicht bloß innere Dienstvorschriften, sondern bezwecken unzweifelhaft vorwiegend, diejenigen, die Depeschen aufgeben, vor den durch deren Verstümmelung entstehenden Nachteilen zu schützen. Die Telegraphenbeamten haben deshalb für vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung dieser Vorschriften auch demjenigen, dessen Depesche verstümmelt worden ist, und der dadurch Schaden erleidet, einzustehen (Urteil des Reichsgerichts vom 1. Februar 1904. VI. 308/03 im Sächsischen Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 14, S. 358). Für diesen Zweck der bezeichneten Vorschriften spricht auch besonders die Erwägung, daß die Telegraphenverwaltung nach § 21 der Telegraphenordnung vom 16. Juni 1904 die Nachteile, die durch Entstellung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten hat (vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 1. November 1910, III. 553/09).

Die Revision rügt ferner als rechtsirrig die Annahme des Berufungsgerichts, in dem Unterlassen der Bestellung eines Vergleichungstelegramms sei eine Fahrlässigkeit des Klägers nicht zu finden.

Auch diese Rüge ist unbegründet. Unter der Bestellung eines Vergleichungstelegramms kann nur die dem Absender eines Telegramms durch § 10 der Telegraphenordnung vom 16. Juni 1904 gegebene Befugnis, dessen Vergleichung zu verlangen, verstanden werden. Hätte der Kläger diese Vergleichung verlangt, so wäre das Telegramm von allen Anstalten, die bei seiner Beförderung mitwirkten, vollständig zu vergleichen gewesen. Das Telegraphenamt in M. hätte also das Telegramm vollständig zur Vergleichung nach T. zurückgeben müssen. Das ist ja aber geschehen. Trotzdem ist der Fehler untergelaufen. Die in der Unterlassung der Bestellung eines Vergleichungstelegramms liegende Fahrlässigkeit des Klägers — eine solche unterstellt — hätte also jedenfalls nicht ursächlich gewirkt.«

Abgewiesen wurde vom Reichsgericht auch die Rüge der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe übersehen, daß der Schaden nur 450 • 1,75 frcs, nicht 450 • 2,50 frcs betragen haben würde, wenn die Geduldshares am 1. Oktober zum Kurse von 80, was möglich war, verkauft worden wären.

Der oberste Gerichtshof begründet dies folgendermaßen:

»Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsirrtum angenommen, daß der Kläger zur Verhütung weiteren Schadens alsbald nach erlangter Kenntnis von der unrichtigen Übermittelung des Telegramms hätte verkaufen müssen, und daß für ihn die Möglichkeit eines Verkaufs am 30 September bestanden hätte, daß also der an diesem Tage bestehende Kurs für die Berechnung des Schadens maßgebend sei. Dieser war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts um 2,50 frcs niedriger als der Einkaufskurs. Wie der 30. September als der entscheidende Tag zu Ungunsten des Klägers gelten muß, so muß er auch zu seinen Gunsten gelten. Der Beklagte kann nicht, weil der Kurs am 1. Oktober 1909 ein höherer war als am 30. September, die Berücksichtigung dieses höheren Kurses verlangen.« . . .

KLEINE MITTEILUNGEN.

Ein Tunnel durch den Kaukasus. In russischen Regierungskreisen wird der Plan einer Durchtunnelung des Kaukasus eifrig erwogen und gefördert, so daß der Beginn der Bauarbeiten möglicherweise nicht mehr allzu fern liegt. Die russischen Gebiete nördlich und südlich des Kaukasus sind jetzt nur durch die Bahn von Rostow am Don über Wladikawkas, Petrowsk, Baku und Tiflis nach Batum, d. h. durch eine aus nordwestlicher Richtung vom Schwarzen Meere kommende, um den ganzen ausgedehnten Gebirgsstock herumführende und nach dem Schwarzen Meere zurückkehrende Bahn miteinander verbunden. Der Mittelpunkt der Petroleumindustrie am Kaspischen Meere, Baku, läßt sich auf diesem Wege unmittelbar erreichen; nach Tiflis kann man jedoch von Norden her, wie ein Blick auf die Karte lehrt, nur auf dem unverhältnismäßig großen Umwege über Baku gelangen. Dabei sind die beiden nördlich und südlich des Gebirges fast genau auf demselben Meridian gelegenen kaukasischen Hauptorte Wladikawkas und Tiflis in der Luftlinie nur etwa 150 km voneinander entfernt, während der beide Städte

zur Zeit verbindende Schienenweg rund 1000 km mißt. Diese Tatsache allein kennzeichnet die Bedeutung des Planes zur Genüge. Der Post- und Reiseverkehr sowie die Güterbeförderung nach und aus den Ländern südlich des Kaukasus werden nach Vollendung des Tunnels eine große Beschleunigung erfahren; außerdem hofft man, durch die Tunnelanlage bedeutende wirtschaftliche und vor allem strategische Vorteile zu erzielen. Die geographischen Verhältnisse für die Durchbohrung des gewaltigen Bergmassivs an der bezeichneten Stelle liegen nach den bisherigen Ermittelungen günstig. Östlich des fast 5000 m aufragenden Kasbek, an dessen Fuße Tiflis liegt, bricht das Tal des Terek von Süden her durch die ganze Breite des nördlichen Gebirgsabhanges hindurch. Von diesem Tale führt der 2379 m hohe Kreuzpaß in das des Arugwa, der etwas oberhalb Tiflis in den nach Südosten fließenden Kura mündet. Die Paßstraße ist aber so kurz und so steil, daß ihre Überschreitung mit einer etwa nach Art der Brennerbahn angelegten Eisenbahn ausgeschlossen ist. Die Verbindung der beiden Paßendpunkte durch einen Schienenweg setzt vielmehr die Herstellung eines Tunnels voraus, der nach den bestehenden Absichten bei einer Länge von 26,5 bis 27 km selbst den zweiten, im Bau begriffenen, etwa 26 km langen Tunnel der Canadian Pacific Railway durch die Rocky Mountains hinter sich lassen und der längste Tunnel der Erde sein würde.

Telegraphenkabel zwischen Italien und Nordafrika. Die italienische Regierung hat kürzlich zwei Telegraphenkabel[1]) zwischen Sizilien und den neuerworbenen Gebieten in Nordafrika ausgelegt. Die Kabel gehen vom Kap Murro di Porco, 10 km südlich von Syrakus, aus; das eine führt nach Tripolis, das andere nach Benghasi. Die Bauart der beiden Kabel ist gleich. Jede Ader besteht aus 7 Drähten von 0,82 mm Durchmesser und ist mit drei Lagen Guttapercha auf 7,1 mm Durchmesser umpreßt. Das Gewicht des Kupfers beträgt 32 kg, das der Guttapercha 35 kg für 1 km. 1 km Tiefseekabel wiegt einschließlich der Bewehrung, die aus 15 verzinkten, 2,5 mm starken Stahldrähten mit einer Festigkeit von 100 bis 120 kg für 1 mm^2 besteht, etwa 1000 kg. Die Küstenkabel sind entsprechend stärker bewehrt (10 verzinkte Stahldrähte von 2,5 mm Durchmesser, Kabelgewicht 6700 kg für 1 km). Die Kabel sind zum Schutze gegen die Angriffe der Bohrwürmer und Krebse mit einem Messingbande von 0,1 mm Stärke umgeben, und zwar in ihrer ganzen Länge, da sich herausgestellt hat, daß die Kabelzerstörer, namentlich der Bohrwurm Teredo norvegica, im Mittelmeer sehr verbreitet sind und hier auch in größeren Tiefen vorkommen, während man bisher annahm, daß sie nur in seichten und warmen Gewässern gedeihen.

Das Kabel Syrakus–Tripolis liegt in verhältnismäßig geringen Tiefen. Nur zwischen Syrakus und dem Höhenrücken bei Malta erreicht es Tiefen von 800 bis 1000 m. Die ganze Länge des Kabels beläuft sich auf 522 km, das sind 3,5 v. H. mehr, als die vom Kabelschiff zurückgelegte Entfernung beträgt. Das Kabel nach Benghasi kommt dagegen in dem Tale, das sich zwischen Malta und Kreta hinzieht, größtenteils in Tiefen von mehr als 3000 m, an einer Stelle sogar 4400 m tief zu liegen. Demgemäß stellt sich bei einer Gesamtlänge von 770 km der Zuschlag gegenüber der wirklichen Entfernung auf 7,8 v. H. Da das Kabel Syrakus – Tripolis in weniger tiefem Wasser mit höherer Durchschnittstemperatur liegt, sind die bei den

---

[1]) Elektrotechnik und Maschinenbau, Wien 1913, S. 730.

Messungen ermittelten Werte etwas ungünstiger als für das Kabel Syrakus–Benghasi. Auf eine Seemeile bezogen beträgt

	der Kupfer-widerstand	der Isolations-widerstand
bei dem Kabel Syrakus–Tripolis....	8,75 Ohm	7 300 Megohm
- - - - –Benghasi...	8,475 -	14 180 - .

Die Kabel sind von der Firma Pirelli & Co in den Werken in Mailand und in St. Bartolomeo bei Spezia hergestellt worden. Die Auslegung des Kabels nach Tripolis hat durch den Kabeldampfer »Città di Milano«, die des Kabels nach Benghasi durch den englischen Kabeldampfer »Cambria« stattgefunden.

LITERATUR.

Die Frau im Dienste der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unter besonderer Berücksichtigung Bayerns, Württembergs und des Auslandes. Von Dr. Oskar Wagner, Ober-Postpraktikant. 247 Seiten. Geh. 4 ℳ 80 Pf., geb. in Leinwand 5 ℳ 40 Pf. Verlag von B. G. Teubner. Leipzig-Berlin 1913.

Der Verfasser beschreibt in der ersten Hälfte des Buches auf breiter Grundlage und an der Hand der früheren und jetzigen Vorschriften die dienstlichen Verhältnisse der bei der Reichs-Postverwaltung im Beamtenberufe beschäftigten weiblichen Personen, d. h. der Post- und Telegraphengehilfinnen (Hauptberuf), der Postagentinnen und Hilfstellen-Inhaberinnen (Nebenberuf) sowie der im privatrechtlichen Dienstverhältnisse stehenden Gehilfinnen bei den Postämtern III und der Markenverkäuferinnen. Es zeigt sich, wie der Frau im Post- und Telegraphendienst und namentlich im Fernsprechdienst ein weites Feld der Tätigkeit eröffnet worden ist, in dem sie, insbesondere auch mit der Besoldung, Arbeitsdauer, Altersversorgung, wohl zufrieden sein kann. Die trotzdem von den Fachvereinen noch geäußerten und teilweise auch vom Reichstage vertretenen Wünsche werden sachlich erörtert.

In besonderen Abschnitten werden dann die den Beamtinnen zugute kommenden Wohlfahrtseinrichtungen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sowie die in Bayern und Württemberg für die Beschäftigung der Frauen geltenden Vorschriften besprochen.

Von Wert ist die in der zweiten Hälfte des Buches gegebene Darstellung der Frauenbeschäftigung im Dienste fremder Post- und Telegraphenverwaltungen. Die Unterlagen hierzu sind durch Fragebogen mit Hilfe des Allgemeinen Deutschen Frauenvereins, teils auch durch Vermittelung des Auswärtigen Amtes in Berlin auf diplomatischem Wege beschafft worden. Es handelt sich um umfangreiche Ermittelungen bei den Post- und Telegraphenverwaltungen Europas, der Vereinigten Staaten von Amerika und Neu Seelands, die sich auf die Annahmebedingungen, den Ausbildungsgang, die dienstliche Laufbahn, die Frage des Eheverbots, die Besoldung und die Beschäftigung (Leistungsmaß, Nachtdienst, Sonntagsruhe, Erholungsurlaub) erstrecken, und deren Ergebnisse übersichtlich und mit einer selten anzutreffenden Vollständigkeit zusammengestellt sind. Einzelheiten hieraus anzugeben, würde zu weit führen. Trotz der Verschiedenheit der Bedingungen bietet die Entwicklung in manchen Ländern doch eine Handhabe für richtige Würdigung der heimischen Verhältnisse.

Die Frauenfrage als solche ist in dem Buche nicht berührt.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 20. BERLIN, OKTOBER. **1913.**

Nachrichtendienst und Reiseverkehr des deutschen Ordens um 1400.[1])

Von Ober-Postpraktikant Dr. Paul Babendererde in Berlin.

Das Deutschordensland in Preußen war ursprünglich eine Militärprovinz, die als Bollwerk der Christenheit nach Osten schaute und um Rückendeckung nicht zu sorgen brauchte. Erst nach der Erwerbung Pomerellens entstand für den Orden die Aufgabe, den jungen Staat unter steter Kampfbereitschaft nach allen Seiten in möglichst friedlicher Entwicklung erstarken zu lassen. Die Größe und Schwierigkeit dieser Aufgabe ergab sich aus der geographischen Lage. Der Kern und die Kraft des Landes war das durch Burgen geschützte und mit Deutschen besiedelte rechte Weichselufer von Thorn bis Marienburg, das Mündungsgebiet der Weichsel und ein Streifen Landes am Frischen Haff entlang bis nach Samland; das übrige Land war im Anfang des 14. Jahrhunderts noch wenig entwickelt. Das kleine, der deutschen Kultur gewonnene Gebiet war durch das Meer, durch Urwälder und Sümpfe eingeschlossen und die Verteidigung dadurch erleichtert. Nördlich vom Netzebruch bis an die Ostsee, auf dem Gebiete der heutigen Tucheler Heide und Kassubei, dehnten sich undurchdringliche Wälder; im Osten und Südosten bildete eine zusammenhängende »Wildnis« vom Kurischen Haff bis zum Bug und Narew einen natürlichen Schutz. In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts wurden breite Streifen dieser Wildnis besiedelt, wodurch das Land zwar weiter erstarkte, aber auch leichter verwundbar wurde.

Um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts war das preußische Ordensland von Feinden und zweifelhaften Freunden wie durch einen eisernen Ring eingeschlossen. Der livländische Ordenszweig hatte um sein eigenes Bestehen

[1]) Die Darstellung ist der Dissertation des Verfassers entnommen. Königsberg (Pr.) 1912. Die Belegstellen sind in der Dissertation angegeben

zu ringen und war lediglich durch einen schmalen Strandweg mit Preußen verbunden. Die Seewege waren nur im Sommer benutzbar und durch Seeräuber gefährdet. Dennoch verstanden tatkräftige Männer den Staat längere Zeit in glänzender Machtstellung zu erhalten. Die Lage mitten zwischen Völkern niedrigerer Kultur wurde für den Handel ausgebeutet. Eine weitschauende Verkehrspolitik suchte mit wechselndem Erfolge die wenigen Zugangswege zum Ordensstaat offen zu halten oder durch neue zu ersetzen. Trotz der Abgelegenheit des Landes knüpfte ein starker Reiseverkehr immer neue Bande zwischen Preußen und der übrigen Welt und verschaffte dem Ordensstaat Zuwachs an Menschen und Gütern, und vielfach gelang es dem über ganz Europa ausgespannten Nachrichtendienste des Ordens, entlegene Hilfsquellen auszunutzen, alle Glieder zu einheitlich wirkender Macht zu verbinden und die Gegner gegeneinander auszuspielen.

Einrichtungen für den Nachrichtendienst.

Die Kanzlei des Hochmeisters war die Stelle, bei der alle wichtigen Nachrichten zusammenflossen, und von der aus die meisten Briefe und Botschaften abgesandt wurden. Jedoch war sie von dem entlastet, was anderen ohne Schaden für die Einheitlichkeit der Regierung überlassen werden konnte. So empfing und sammelte der oberste Marschall in Königsberg die Berichte der Komture an der litauischen Grenze über die Ergebnisse des Kundschafterdienstes. Die Großschäffer führten den Briefwechsel ihres Handels ohne Eingreifen des Hochmeisters. Auch die Komture hatten in ihrem Schriftverkehr eine weitbemessene Selbständigkeit. Dagegen durften die Brüder, die kein Amt hatten, weder Briefe absenden noch empfangen ohne die Erlaubnis ihres Oberen, die dieser nur erteilte, nachdem er die Briefe gelesen hatte. Verboten war es auch den Brüdern, auf Reisen Briefe für andere zu befördern.

Durch die Ausbildung des schriftlichen Verkehrs, der übrigens im 14. Jahrhundert in Deutschland überall in der Verwaltung aufkam, war es dem Hochmeister möglich, das ganze Getriebe des Staates nach seinem Ermessen zu regeln, und ebenso den Komturen, ihn über alles zu unterrichten. Diese Verpflichtung dauernder Berichterstattung geht bis in die frühesten Zeiten des Ordens zurück. Befand der Hochmeister sich auf Reisen oder Umritten unterwegs, so wurden ihm die eingehenden Nachrichten durch Boten nachgeschickt, doch wurden wichtigere Entscheidungen erst nach der Rückkehr zur Marienburg und nach Beratung mit den Gebietigern getroffen. Die Fühlung mit allen Teilen des Landes wurde aufrechterhalten durch die »Ausrichtungen« (die schriftliche Auferlegung von Leistungen), ferner durch Visitationen, durch häufige Versetzungen der Ordensbeamten und durch die Rechnungslegung bei solchem Wechsel der Ämter. Alle diese Maßnahmen führten zur Übersendung von Berichten an die Zentralgewalt und zu schriftlichen Anordnungen der letzteren.

Im Inneren des Landes wurden die Briefe des Hochmeisters von Briefjungen befördert, die auf Briefsweiken ritten. Diese, auch als Sweiken und Beissweiken bezeichnet, scheinen nach den gezahlten Preisen und der Art ihrer Benutzung kleine einheimische Pferde gewesen zu sein, die für leichte Reiter und kürzere Strecken genügten. Sie wurden durch Vermittelung des Pferdearztes und auf Jahrmärkten gekauft. Die Briefjungen waren meist in Marienburg und Elbing angestellte Knechte. Häufig werden Briefjungen erwähnt, die zu den Komturen oder Vögten in den Dienst ziehen; aus ihnen scheinen viele der niederen Ordensbediensteten hervorgegangen zu sein. Nach ihren Namen — Sander von Milecz, Andris, Pauwil, Nogoth, Wenczlaw,

Mattis und andere werden genannt — mögen sie zum Teil der nicht-deutschen Bevölkerung entnommen worden sein. Neben den Briefjungen wurden noch Boten der verschiedensten Art benutzt. Der Meister schickt seinen Diener in Botschaft aus, »Schüler« aus Königsberg überbringen ihm einen Brief, »Preußen« erscheinen als Boten, »Lorenz der Schütz« reitet mit Briefen nach Rastenburg. Bei der Verleihung von Land wurde noch im Anfange des 14. Jahrhunderts den Bauern und ihren Erben zuweilen die Verpflichtung auferlegt, Sendebriefe des Ordens innerhalb eines bestimmten Umkreises zu befördern. Doch ist fraglich, ob die Bauern gegen das Ende des 14. Jahrhunderts noch zu Botendiensten herangezogen wurden. Im westlichen Deutschland hörte dies im allgemeinen schon im 13. Jahrhundert auf.

Der Nachrichtendienst des Ordens und der seiner Städte ergänzten einander. So erschienen oft »Läufer« und »Briefträger« der Stadt Danzig in der Marienburg; sie brachten dem Meister unter anderm Briefe aus Holland. Zuweilen wurden einzelne Städte beauftragt, Schreiben des Hochmeisters vor dem Rathause öffentlich zu verlesen und in den kleineren Städten der Nachbarschaft und in anderen genau bezeichneten Bezirken zu verkündigen. Die preußischen Städte führten aber auch unter sich vertraulichen Briefwechsel, der nicht immer dem Orden zum Vorteil gereichte; 1397 beschlossen sie, einen ihnen zur Beförderung übergebenen Brief des Hochmeisters an den König von England nicht abzusenden, wenn er nicht vorher nach ihrem Wunsche abgeändert würde.

Zum großen Teile wurde aber der Nachrichtenaustausch des Hochmeisters mit dem Auslande durch Gesandtschaften bewirkt. In welchem Umfange einzelne Ordensmitglieder zu auswärtigen Diensten herangezogen wurden, zeigt z. B. die Verwendung des Dietrich von Logendorff und des Werner von Kiburg, die viele Jahre lang als Beauftragte des Ordens unterwegs waren und fast alle Länder Mittel- und Nordeuropas besuchten.

Daneben wurden viele Briefe des Meisters nach Deutschland und dem Auslande zum letzten Ordensschloß an der Landesgrenze gesandt, um von da durch andere Boten weiterbefördert zu werden. In Thorn war dauernd eine Zahl wegekundiger Leute vorhanden, denen der dortige Komtur die Briefe nach Polen, Ungarn, Schlesien, Böhmen und Österreich übergab. Er fertigte sie je nach dem Zwecke der Sendung als reitende oder laufende Boten ab, bezahlte sie aus der Ordenskasse und rechnete darüber alljährlich mit dem Treßler ab. Die von Polen oder durch Polen nach dem Ordenslande kommenden Briefboten waren zum großen Teile die zurückkehrenden Boten des Komturs von Thorn. Häufig erhielten sie Ersatz für unterwegs verlorene Pferde. Als im Anfange des 15. Jahrhunderts während der Rüstungen gegen Polen und der Anwerbung der Söldner Pferdemangel im Ordensstaat auftrat, ritten die Boten von Thorn auf gemieteten Pferden aus. Auch im Innern des Landes wurde um diese Zeit der Nachrichtendienst zum großen Teile auf Mietpferden wahrgenommen. Besonders die Pferde der Fuhrleute wurden für den Briefdienst nach bestimmten Sätzen gemietet. Eine ähnliche Stellung wie der Komtur von Thorn nahm der Komtur von Memel ein, der den Briefverkehr nach Livland vermittelte, und in geringerem Grade auch der Vogt von Bütow für den Verkehr nach Pommern.

Der Reiseverkehr im Innern.

Der Orden sorgte eifrig für die Anlegung von Straßen und machte den Grundbesitzern die Unterhaltung bestehender Wege zur Pflicht. Einsiedler wurden mit der Aufbesserung von Wegen betraut, auch Tagelöhner wurden verwendet, um verwachsene Wege zu roden. Bei Landverleihungen behielt sich

der Orden vor, die Anlage von Wegen zu bestimmen und allein die Straßengerichtsbarkeit auszuüben.

Die für den Landverkehr im Innern wichtigste Straße führte von Thorn über Kulmsee, Graudenz, Marienwerder nach Marienburg; sie leitete den polnischen und einen Teil des deutschen Verkehrs der Landeshauptstadt zu. In Marienburg mündete ferner die von Löbau über Deutsch Eylau kommende Straße, die über Dirschau und Danzig nach Pommern weiterging. Von Königsberg, wo die Wege aus Litauen und der Strandweg aus Livland zusammentrafen, führte eine Straße über Braunsberg und Elbing nach Marienburg. Gegen Ende des 14. Jahrhunderts gewann ferner Bedeutung die aus der Neumark durch die Tucheler Heide kommende Straße, die über Schlochau, Konitz und Stargard die Marienburg erreichte. So vereinigten sich die Hauptadern des Landverkehrs in der mit Scharfblick gewählten Hauptstadt.

Während der Blütezeit des Ordens waren die Straßen des Landes von einem starken Reiseverkehr belebt. Die Ordensbrüder reisten zu Pferde; sie mußten verrufene Orte und Wirte meiden, bestimmte Reisezeiten innehalten und durften fremdes Gut ohne Erlaubnis ihrer Oberen nicht befördern. Auch der Hochmeister reiste zu Pferde, doch benutzte er auch einen reichhaltig ausgestatteten »Hängelwagen« und wurde auf größeren Reisen von einem »Speisewagen« begleitet. Ferner werden erwähnt: des Meisters Hilfswagen, Arztwagen, Kammerschlitten, Weinschlitten und Silberschlitten, des Großkomturs Reisestuhl, Reisetisch und Reisebett.

Unter den Reisenden waren neben den Kaufleuten, Kriegsleuten, fahrenden Schülern, Boten und Landstreichern die Wallfahrer und Pilger stark vertreten. Von Preußen aus wurden besonders Pilgerfahrten nach Wilsnack, Aachen, Rom und St. Jago di Compostella unternommen. Den Ordensbrüdern war jedoch verboten, ohne Erlaubnis des Meisters eine Pilgerfahrt zu geloben. Es reisten auch viele Arbeiter und Handwerker, die im Dienste des Ordens auf weite Entfernungen, z. B. von Tuchel nach Ragnit, verschickt wurden. Schindeldecker aus Meißen waren an der litauischen Grenze beschäftigt, Salzknechte kamen aus Deutschland. Der Beförderung von Lasten dienten Saumpferde, Wagen und Schlitten. Den Bauern war die Übernahme von Lohnfuhren verboten. Groß war dagegen die Zahl der berufsmäßigen Fuhrleute, die weite Strecken zurücklegten, so vom Elsaß nach Preußen oder in einem anderen Falle von Danzig nach Venedig.

Ausführliche Verordnungen regelten den Reiseverkehr. Die Ankunft eines unbekannten Gastes in einer Stadt mußte vom Herbergswirte bei Vermeidung hoher Strafe dem Bürgermeister gemeldet werden. Konnte der Fremde sich über seine Person nicht ausweisen, so wurde er bis zur Aufklärung der Sache gefangen gesetzt. Pilger mußten ein Ausweiszeichen ihres Heimatorts besitzen.

Ebenso wichtig wie die Landwege waren für den Verkehr die Wasserstraßen, namentlich die Weichsel. Oft fuhr der Hochmeister mit seinem Reisekahn auf der Weichsel von Marienburg nach Thorn oder einen Teil dieser Strecke. Die Weichselschiffer waren zu dem bevorrechteten Stande einer Bruderschaft mit umfangreichen Rechten und Pflichten zusammengeschlossen. Unter anderm bedrohten strenge Strafen das Meutern und Entlaufen; das Anlegen am polnischen Ufer des Stromes war nicht gestattet; mancherlei Vorschriften bestanden über das Verhalten bei Unfällen und beim Einfrieren der Schiffe. Ein viel benutzter Wasserweg führte von Königsberg den Pregel aufwärts bis Tapiau, dann durch die Deime, einen Mündungsarm des Pregels, ins Kurische Haff, über die Südostecke des Haffs zur Mündung der Gilge, durch

die Gilge zur Memel und stromaufwärts über Ragnit nach Litauen. Dieser Weg diente bei den Sommerkriegsreisen zur Beförderung der Truppen und ihres Unterhalts und war auch im Frieden die Hauptverbindung nach den östlichsten Burgen, da die Landstrecke zwischen Labiau und Ragnit zu der unwegsamen Wildnis gehörte. Überhaupt wurden auf den Wasserstraßen Umwege nicht gescheut. So fuhr 1379 der Hochmeister durch die masurischen Seen, den Narew und Bug bis zur unteren Weichsel.

Die Zahl der Brücken über die großen Ströme war gering. Die Memel war nirgends überbrückt, der Pregel bei Königsberg, von der Weichsel um 1400 nur die Mündungsarme bei Marienburg und Danzig. Um so zahlreicher waren die Fähren, namentlich an der Weichsel, die vom Orden verpachtet wurden. Der Verkehr der Thorner Fähre war besonders stark und eine wichtige Einnahmequelle. Ein ermäßigtes Fährgeld war auch zu entrichten, wenn der Strom auf der Eisdecke überschritten wurde.

Die Verkehrsbeziehungen zu Deutschland.

Trotz seiner räumlichen Trennung von Deutschland ist der Orden mit dem Leben des deutschen Volkes allezeit in engster Fühlung geblieben. Obgleich er in der äußersten östlichen Grenzmark heimisch wurde, lagen doch die Wurzeln seiner Kraft zunächst in dem Boden Deutschlands, und das Mutterland hatte an seinem Wachsen und Gedeihen unausgesetzt Anteil.

Bindeglieder mit dem Mutterlande waren in erster Linie die Ordensballeien. Durch sie spielte der Orden besonders in Mittel- und Süddeutschland eine Rolle. An Grundbesitz und Mitgliederzahl war die Ballei Franken mit dem Ordensspital in Nürnberg die größte, die Balleien in Thüringen, Elsaß, Hessen, Coblenz, Utrecht, Böhmen und Österreich traten ebenfalls gegen Ende des 14. Jahrhunderts noch stark hervor, während die Balleien Lothringen, Sachsen, Westfalen und Bozen an Bedeutung und Grundbesitz zurückstanden. Einzelne Ordenshäuser in Frankreich, Flandern und Burgund wurden den deutschen Balleien zugerechnet, geringe Reste früherer Besitzungen hatten sich ferner noch in den Mittelmeerländern erhalten. Diese zerstreuten Besitztümer des Ordens stellten nirgends ein abgerundetes großes Landgebiet dar. Ein dauernder Brief- und Reiseverkehr der Häuser untereinander war daher notwendig, sollte nicht der Zusammenhang gelockert werden. Schon im 13. Jahrhundert gelang es dem Orden, sich von fast allen Wegeabgaben zwischen seinen einzelnen Besitzungen durch zahllose Vorrechte zu befreien. Von Kaisern, Päpsten, Fürsten und Städten erlangte er Handelsbegünstigungen, zollfrei durchfuhren seine Schiffe die Rheinstraße vom Elsaß bis nach Holland, und auch lange Reisewege zu Lande bildeten sich heraus, auf denen die Ordenshäuser die gegebenen Ruhestellen waren.

Mit dem Haupte der deutschen Balleien, dem Deutschmeister, unterhielt der Hochmeister einen lebhaften Briefwechsel, er begnügte sich aber im allgemeinen mit der Oberaufsicht über die deutschen Häuser und erhielt regelmäßige Abrechnungen und Berichte nur von den ihm unmittelbar unterstellten Kammerballeien Österreich, Bozen, Elsaß und Coblenz. Der Ballei Coblenz lag es ob, die Marienburg mit Wein zu versorgen; alljährlich gingen die Weinschiffe unter Bedeckung den Rhein abwärts durch die Nordsee und Ostsee nach Preußen und brachten neben den begleitenden Böttchern und Küfern auch Reisende ins Ordensland. Anderer Reiseverkehr zwischen Deutschland und dem Ordensland ergab sich aus der häufigen Versetzung der höheren Ordensbeamten, der sogenannten »Wandlung der Gebietiger«. Ebenso wurde niederes Personal zwischen den preußischen und deutschen

Ordenshäusern ausgetauscht. Visitatoren aus Preußen bereisten die deutschen Balleien. Sie mußten unterwegs mit Pferden, Fahrzeugen und allen Bedürfnissen von einem Ordenshause zum anderen versorgt werden. Zahlreiche Brüder aus Deutschland besuchten das Ordensland und wurden Übermittler von Nachrichten zwischen Mutterland und Kolonie. In jedem Jahre wurden junge Ordensbrüder von älteren aus Deutschland nach Preußen geleitet; denn die Ergänzung der Brüder geschah hauptsächlich durch die deutschen Balleien und ergab Verbindungen mit vielen deutschen Herrengeschlechtern, deren jüngere Söhne dem Orden angehörten. Aus Deutschland stammten auch in ihrer überwiegenden Mehrzahl die vom Orden angeworbenen Söldner.

Diese verschiedenen Beziehungen mit Deutschland trugen dem Hochmeister oft wertvolle Nachrichten zu; so ging 1379 aus Regensburg ein Warnungsbrief von deutschen Ordensbeamten ein, die aus dem Rheinlande Nachrichten über bedrohliche Äußerungen Danziger Kaufleute gegen die Ordensregierung erfahren hatten. Daß die Balleien auch für den von der Marienburg ausgehenden Nachrichtendienst nutzbar gemacht wurden, zeigt ein in Wien geschriebener Brief des Ordensprokurators vom 17. März 1409 an den Hochmeister Ulrich von Jungingen. Darin heißt es: »Auch, lieber Herr Meister, ist es früher immer Gewohnheit gewesen bei Eurem Hofe, auch als ich dort Schreiber war, daß wenn man schrieb von des Hochmeisters wegen Briefe an Könige, Fürsten und Herren, oder an Ritter und Knechte, nach Böhmen, Österreich oder anderswo, die ein Landkomtur oder ein anderer Amtmann der Ballei sollte übergeben, so pflegte man demselben Landkomtur oder Amtmann eine Kopie des Briefes, verschlossen in seinem Brief, zu senden. War dann der Brief dem Orden oder der Ballei günstig, so übergaben sie den Brief. Waren aber gerade die Briefe ungünstig, oder zu der Zeit nicht nützlich, so behielten sie die Briefe.« Darauf folgt die dringende Bitte, diese altbewährte, aber von den Schreibern des neuen Hochmeisters nicht befolgte Kanzleigewohnheit wieder einzuführen.

Zu einem starken Verkehr zwischen Deutschland und dem Ordensstaate führten die Litauer Reisen, die trotz aller Auswüchse den lebendigen Zusammenhang des Ordens mit der deutschen Ritterschaft bewahrten. Lange vorher wurden solche Kriegsreisen durch Herolde verkündet und Fürsten und Herren zur Teilnahme eingeladen. Rücksichten wurden den Kriegsgästen in jeder Art erwiesen, so wurde im Jahre 1400 der in sein Land zurückreisende Herzog von Geldern von dem Arzte des Hochmeisters begleitet.

Auch Fürsten, die nicht an Preußenfahrten teilnahmen, pflegten Freundschaft und Briefwechsel mit dem Hochmeister. Herolde der Fürsten von Cleve, Nassau, Braunschweig, Meißen, Bayern, Württemberg, Liegnitz, Sagan, Troppau und viele andere erschienen um die Jahrhundertwende wiederholt in der Marienburg. Ein Gradmesser für den Stand der guten Beziehungen war der ausgebildete Geschenkverkehr. Hengste und Hunde, Ritterzäume und andere Spenden wurden mit höflichen Begleitbriefen übersandt. In der Regel aber bestanden die Geschenke des Hochmeisters aus abgerichteten Jagdfalken. Die »Falkener« reisten im Winter aus der Marienburg ab, einer brachte die in Käfigen verwahrten Tiere den verschiedenen Herzögen von Österreich, ein anderer reiste regelmäßig mit Falken zum Burggrafen von Nürnberg und zum Herzoge von Württemberg, ein dritter zu sämtlichen rheinischen Kurfürsten usw. Da die Geschenke Jahr für Jahr wiederholt wurden, und die Falkner vielfach auch Überbringer von Nachrichten waren, stellte dieser Verkehr eine dauernde Verbindung des Ordens mit den deutschen Fürsten her, die er aus politischen Gründen sorgfältig pflegte.

Einen starken Briefwechsel unterhielt der Hochmeister um die Jahrhundertwende mit dem Könige von Böhmen. Vom Herbst 1402 bis zum Frühling 1403 weilte in Prag als Nachrichtenvermittler und Geschäftsträger des Ordens ein Pfarrer Andris aus Danzig, den der Hochmeister auch zu Sendungen nach Meißen, Schlesien und Österreich benutzte, und über dessen Tätigkeit ausführliche Nachrichten erhalten sind. Er wird vor der Abreise aus Preußen nebst seinen Knechten mit Pferden, Wagen, Kleidung und Geld ausgerüstet. In Prag, wo er viel Papier und Siegelwachs kauft, sucht er durch Geldgeschenke auf des Königs Kanzler und auf die Schreiber der königlichen Kanzlei einzuwirken. Fortwährend treffen Boten mit Briefen vom Hochmeister bei ihm ein; einmal sendet er einen Läufer nach Zittau, um nach Briefen des Hochmeisters zu fragen, diese gelangen aber inzwischen über Breslau in seine Hände. Die Briefboten des Pfarrers reiten nach Wien und nach Marienburg.

Als seit dem letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts die Feinde des Ordens alle Höfe mit Klagebriefen überschütteten, um die Zuneigung der Fürsten zum Orden zu erschüttern, blieb diesem nichts weiter übrig, als ebenfalls Briefe in größeren Mengen herzustellen und zu den Klagen der Gegner Stellung zu nehmen. In diesen Verteidigungschreiben wurden in der Regel die Beschuldigungen der Gegner durch noch heftigere Klagen überboten, was wieder von deren Seiten Antworten hervorrief.

1395 richtete der Hochmeister gleichlautende Rechtfertigungschreiben an den Bischof von Utrecht, die Herzöge von Stettin, Geldern, Berg und Mecklenburg. In demselben Jahre wurden übereinstimmende Briefe an die dem Orden feindlichen Bischöfe von Hildesheim, Lübeck und Ratzeburg gesandt und Antworten durch die Überbringer der Briefe erbeten. Ebenfalls 1395 folgten ausführliche Schreiben an die Erzbischöfe von Mainz, Trier, Cöln und Magdeburg, die Bischöfe von Olmütz und Bamberg, den Pfalzgrafen, die Markgrafen von Meißen und Mähren und den Burggrafen von Nürnberg. »Nun ziehen die Widersacher des Ordens, namentlich die Domherren, in Deutschland umher und versuchen Briefe an den Papst und die Kardinäle gegen den Orden zu erlangen«, so klagte in diesen Briefen der Hochmeister und schloß mit der Versicherung: »Da wir nun mit unserem ganzen Orden ein Glied des Heiligen Römischen Reiches sind, so sind wir stets bereit, uns vor euch zu verantworten, mit Briefen oder wenn nötig mit Boten«. 1403 schickte der Herzog von Liegnitz dem Orden eine Abschrift des Klagebriefs, den der König von Polen in vielen Abschriften umhergesandt hatte, und der auch nach Liegnitz gelangt war, worauf der Hochmeister sofort eine große Anzahl Widerlegungschreiben, teils deutsch, teils lateinisch, an alle Fürsten versandte, denen die Klageschreiben des Königs von Polen zugegangen sein konnten.

Gegen das Ende des 14. Jahrhunderts wechselte der Orden auch mit dem Oberhaupte des Reichs Briefe verschiedener Art. Einen ausführlichen Bericht sandte der Hochmeister dem König Wenzel 1388 über die Gefangennahme des auf einer Reise nach Preußen begriffenen Herzogs Wilhelm von Geldern. 1390 schickte Wenzel auf dem Wege über Marienburg einen vermittelnden Brief an den König von Polen. Der Hochmeister übertrug die Besorgung des Briefes einem Komtur, dem sicheres Geleit durch Polen ausgewirkt wurde. Die Überbringung seiner Antwort vertraute der König von Polen jedoch dem Ordenskomtur nicht an, sondern erklärte ihm, er habe selber Boten an den römischen König zu senden und brauche die Vermittelung des Ordens nicht. Als Beschützer des Reiseverkehrs auf der »kaiserfreien Straße« wurde König Wenzel im Jahre 1391 vom Orden angerufen, als der von Rom zu-

rückkehrende Bischof von Kulmsee in Mähren überfallen worden war. Im gleichen Jahre ging ein Ordenskomtur mit vertraulichen mündlichen Botschaften an den deutschen König ab. 1392 überbrachte ein Gesandter Wenzels dem Hochmeister ein Schreiben, in dem die Auslieferung der Besitzungen des Erzbischofs von Riga verlangt wurde. In seiner Erwiderung erklärte der Hochmeister, er habe das Schreiben an den Landmeister von Livland weitergeschickt und ihm aufgetragen, sich dazu zu äußern; dessen Antwortbrief sei noch nicht da. 1397 ließ der deutsche König durch einen Gesandten dem Hochmeister erklären, er wolle zwischen dem Orden und Polen vermitteln; wenn es ihm nicht gelinge, dann solle der Hochmeister Bevollmächtigte nach Breslau zur weiteren Verhandlung schicken. Der Meister antwortete wiederum ausweichend, er könne vorläufig keine Antwort geben, da seine Briefboten an alle Fürsten und an die Ordensgebietiger in Deutschland und Livland unterwegs seien und deren Antworten erst abgewartet werden müßten.

Der Verkehr des Ordens mit dem König Ruprecht von der Pfalz beschränkte sich auf die Übersendung von Jagdfalken und auf den Austausch weniger Briefe. Nur einmal, 1403, reiste ein Komtur mit einer Botschaft zum König. Im Ordensland erschien 1402 ein Herold, 1408 ein blinder Sprecher und 1409 wiederum ein Herold Ruprechts. Um diese Zeit hatte eben der Verkehr zwischen Orden und Reichsoberhaupt wenig wirkliche Bedeutung, aber er wurde von beiden Seiten aufrechterhalten, um die Zugehörigkeit des Ordens zum Reiche zu betonen.

Die Landwege nach Deutschland.

Solange zwischen dem Orden und Polen Friede herrschte, bewegte sich der Reise- und Nachrichtenverkehr zwischen dem Ordensstaat und Deutschland größtenteils durch Polen. Über Thorn, Strelno, Gnesen, Posen, Krossen und Guben führte nach Brandenburg, nach der Lausitz und nach Meißen die »großpolnische Straße«, die sich der Orden schon im Jahre 1243 durch Verträge mit Polen für den Durchgangsverkehr gesichert hatte. Zwei Wege zweigten von dieser Straße in Strelno und weiterhin in Posen südwärts ab und verliefen, der eine über Peisern, Zerkow, Militsch, der andere über Schrimm und Punitz, nach Breslau. Ein dritter Weg nach Schlesien, der 1349 durch ein Privileg Kasimirs des Großen den Thornern für den Handel geöffnet wurde, und der allmählich den Hauptverkehr von den älteren Straßen an sich zog, führte von Thorn über Konin, Kalisch, Schildberg, Öls nach Breslau. Von da ging weiter eine Straße über Brieg und Neiße nach Mähren, zwei andere über die Gebirgspässe von Landeshut und Mittelwalde nach Böhmen. In Breslau begann auch die »hohe Straße«, die am Rande der Gebirgsketten entlang über Liegnitz, Bunzlau, Görlitz nach Meißen und Thüringen führte.

Bis gegen 1385 wählten die aus Mittel- und Süddeutschland nach dem Ordenslande kommenden Reisenden fast immer den Weg über Schlesien und Polen. König Ottokar berührte auf seinen Winterfahrten nach Preußen die Städte Breslau und Thorn. König Johann von Böhmen reiste im Winter 1328/29 über Breslau und Thorn nach dem Ordenslande. Graf Wilhelm von Holland landete 1344 auf seiner Kreuzfahrt nach Preußen, von Jerusalem kommend, in Venedig und reiste über Wien, Brünn, Mittelwalde, Glatz, Frankenstein, Breslau, Öls, Kalisch, Konin nach Thorn. Der Graf von Oostervant machte im Winter 1386/87 auf seiner Reise von Holland nach Preußen den großen Umweg über Mainz, Nürnberg und Prag, umging dann

aber, anscheinend gewarnt, das polnische Gebiet auf dem Wege über die Lausitz, die Neumark und Hinterpommern.

Seitdem wurden die Straßen durch Polen immer unsicherer und verloren für den Reiseverkehr zwischen Preußen und Deutschland an Bedeutung.

Neben den Straßen durch Polen wurde der Weg durch Pommern benutzt. Schon 1226 wurde dem Orden vom Herzog Swantepolk die Durchzugsfreiheit durch sein Land gewährt. Während der späteren Kämpfe mit Pommern vollzog sich naturgemäß der Reiseverkehr des Ordens durch Polen hindurch; Streitigkeiten mit Polen rückten wieder den Weg durch Pommern in den Vordergrund. Die Gefahr, von aller Landverbindung mit dem Westen abgeschnitten zu werden, veranlaßte den Orden wiederholt zur Nachgiebigkeit in seinen wechselnden Streitigkeiten mit Polen und Pommern.

Die pommersche Straße begann in Danzig und führte über Lauenburg, Stolp, Schlawe nach Köslin, wo eine Seitenstraße südlich über Belgard, Schivelbein, Dramburg nach der Neumark abzweigte. Der Hauptweg ging weiter über Kolberg und gabelte sich in einen südwestlichen Zweig über Greifenberg nach Stettin und einen westlichen, der an der Küste entlang über die Inseln Wollin und Usedom nach Wolgast, Greifswald und Stralsund führte, von wo man auf der alten Hansestraße weiter über Rostock nach Lübeck gelangte. Die Straße über Usedom und Stralsund wird 1344 von dem Grafen von Holland benutzt. Er legt die Strecke Danzig–Hamburg in der Zeit vom 15. bis zum 30. März zurück und schlägt von Hamburg aus den Landweg über Bremen und Osnabrück ein. Der Graf von Oostervant bricht am 4. März 1387 von Danzig auf, ist am 10. in Kolberg, am 16. in Rostock, am 19. in Hamburg und benutzt von da ein Schiff nach Amsterdam.

Trotz ihrer starken Benutzung scheint die pommersche Straße nie völlig sicher gewesen zu sein. Die dortigen Adligen trieben Raub und Wegelagerei, und die gegen ihre Vasallen machtlosen Landesfürsten nahmen ungescheut daran teil. Ohne dauernden Erfolg blieben die Versuche des Ordens, durch Verhandlungen mit den pommerschen Herzögen eine Sicherheit der Straße zu erreichen. Briefe wurden in großer Zahl gewechselt; große Geldsummen wurden den Herzögen geliehen und Bündnisse mit ihnen geschlossen; das Geld wurde meist nicht zurückgezahlt, und die Verträge wurden nicht gehalten. Dazwischen wurden Briefe der pommerschen Fürsten an Ordensgäste aufgefangen, aus denen die feindlichen Absichten der Herzöge klar hervorgingen. Aber trotz aller Herausforderungen brach der Orden die Beziehungen zu den Herzögen von Pommern nie völlig ab, um zu verhindern, daß sie offene Feinde des Ordens und Verbündete des Königs von Polen wurden, der ebenfalls stets mit ihnen Fühlung unterhielt und sie mehr und mehr auf seine Seite zu ziehen wußte.

Seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts wurde von Preußen aus häufiger der Reiseweg Danzig, Köslin, Schivelbein, Dramburg, Arnswalde, Landsberg nach Brandenburg und der Lausitz eingeschlagen. Es war die kürzeste Straße aus dem Ordenslande nach Prag und Wien, die Polen nicht berührte. Der Orden erkannte bald die Bedeutung des Weges und suchte auf ihm festen Fuß zu fassen. Eine Gelegenheit dazu ergriff er 1384, indem er Stadt und Land Schivelbein dem verschuldeten Hans von Wedell abkaufte und noch verschiedene kleinere Gebiete an der genannten Strecke durch Kauf und Pfand an sich brachte. Den Weg über Schivelbein benutzte der Graf von Oostervant im Winter 1386/87 auf seiner Preußenfahrt, die ihn von Prag über Weißwasser, Görlitz, Guben, Frankfurt, Landsberg, Arnswalde, Dramburg, Schivelbein, Belgard, Köslin nach Marienburg führte.

Heinrich von Derby vermied 1392 auf seiner Fahrt von Preußen nach Jerusalem bereits die unsichere pommersche Straße ganz, er schlug von Danzig aus einen neuen Weg über Schöneck, Hammerstein, Polzin nach Schivelbein ein und verfolgte von da aus die neumärkische Straße. Der von Derby benutzte Reiseweg durch die Tucheler Heide wurde von den Ordensburgen Konitz, Schlochau, Tuchel und Schivelbein gedeckt. Nach Osten stellte er eine Verbindung mit Schwetz und Kulm her, während seine nördlichen Zweige über Schöneck nach Danzig und über Stargard nach Marienburg führten. Wenn auch dieser Weg viele Schwierigkeiten des Geländes bot, so hatte er doch vor den übrigen Landwegen nach Deutschland den Vorzug, daß er polnisches Gebiet überhaupt nicht und pommersches kaum berührte.

Der Weg hatte aber nur Wert, wenn seine Fortsetzung durch die Neumark gesichert war. Das Verkehrsbedürfnis des Ordens forderte daher gebieterisch, daß die Neumark sich in befreundeter oder in der eigenen Hand befand. Unter luxemburgischer Herrschaft war sie ziemlich sich selbst überlassen, der fehdelustige Adel trieb Straßenraub, und das entlegene Land war in Gefahr, dem Vordringen Polens zu erliegen. Sobald die Möglichkeit des Verkaufs der Neumark auftauchte, mußten der Orden, Polen und Pommern gleichen Wert auf ihren Erwerb legen, denn für den Orden bedeutete der Besitz des Landes die Verbindung mit Deutschland und die Trennung seiner Gegner, für Polen und Pommern eine Verkehrsverbindung untereinander und die Isolierung des Ordensstaats. Aus dieser Lage erklärt sich nicht nur die Verschärfung aller Gegensätze, sondern auch die Höhe des Kaufpreises, den der derzeitige Besitzer Sigmund von Ungarn schließlich von dem Orden im Jahre 1402 durch die Drohung erzielte, das Land andernfalls an Polen verkaufen zu wollen.

Sofort befestigte der Orden seine Herrschaft in dem neuerworbenen Gebiete und sicherte den Verkehrsweg nach Deutschland durch Besatzungen, zahlreiche Bauten, Anhäufung von Lebensmitteln und Waffen und durch den Ankauf vieler Privatbesitzungen. Auf häufigen Reisen nach der Neumark überwachten die Ordensgebietiger den Fortgang aller Arbeiten. Mit den Städten und Adligen des Landes wurden Verträge geschlossen und Tagfahrten abgehalten. Die durch die Neumark ziehenden Reisenden überschritten die Oder bei Küstrin oder Frankfurt. Die Küstriner Oderbrücke ließ der Orden erneuern. Eine enge Verbindung entstand mit der Stadt Frankfurt, die den Orden bereits im Jahre 1390 auf die bedrohlichen neuen Verkehrswege von Pommern an der Warthe entlang nach Polen aufmerksam gemacht hatte, und die nunmehr als Durchgangsort für ihn Bedeutung gewann.

Der Ankauf der Neumark hat den Ausbruch des Entscheidungskampfes mit Polen und damit den Untergang des Ordens beschleunigt. Trotzdem darf seiner Politik nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß sie bei dieser verhängnisvollen Erwerbung die Verkehrsinteressen allen anderen vorangestellt hat; denn der Weg durch die Tucheler Heide und die Neumark war für den Orden die letzte kühn geschlagene Brücke nach Deutschland.

Orden und Hanse.

Gleich nach der Eroberung des Kulmer Landes verfolgte die junge Ordensmacht in ihrer Ausdehnung zielbewußt die Richtung nach Norden, um damit die Seeverbindung mit der Außenwelt zu gewinnen. 1237 reichten sich Lübecker Seefahrer mit dem Orden die Hand zur Gründung Elbings. Schon 1240 führte Herzog Otto von Braunschweig ein Pilgerheer auf dem Seewege nach Elbing, andere Scharen und einzelne Kreuzfahrer benutzten bald denselben Reiseweg. Eng blieben die Verbindungen der preußischen Städte mit Lübeck,

dem Haupte der Hanse; das Lübecker Recht fand bei ihnen Eingang. Noch 1343 erteilte der Hochmeister der Stadt Elbing das Appellationsrecht nach Lübeck in städtischen Streithändeln. Danach sollte den Lübeckern Klage und Antwort aufgeschrieben und der Brief, verschlossen mit den Siegeln des Komturs und der Stadt, von den Sachwaltern oder von sicheren Boten überbracht werden.

Wohl in keinem Punkte stimmten die Bestrebungen des Ordens und der Hanse so sehr überein, wie in der Bekämpfung der Seeräuber. Diese waren selbst in den Zeiten der höchsten Blüte der Hanse und des Ordens nie völlig ausgerottet. Die Gefahren, die den Schiffen durch Seeräuber, Kriege, Eisgang und Sturm drohten, führten dazu, daß der Seeweg zwischen dem Ordensstaate und den westlichen Hansestädten nur in beschränktem Umfange im Gebrauch war. Für den Reise- und Briefverkehr — selbst von Livland — wurde der Landweg stark benutzt, der in geringer Entfernung von der Küste durch Pommern und Mecklenburg nach Lübeck, Hamburg und Bremen führte. Oft auch wählten Reisende vom Ordenslande bis Lübeck den Seeweg und von da weiter die Landstraßen.

Durch den Sund und das Kattegat wurde besonders nach Norwegen und England gefahren. Diesen Weg wählte der Prinz von Derby auf seinen beiden Preußenfahrten; er legte die Strecke von Hull nach Danzig in 22 Tagen zurück. Schneller segelte der Hauptmann der hansischen Truppen, der im September 1395 an einem Freitag aus der Weichselmündung aufbrach und bereits am folgenden Mittwoch in Stockholm eintraf. Über die Reisezeit bestimmten die hansischen Satzungen, denen auch die preußischen Schiffer folgten, daß in der Ostsee der Hafen nicht vor dem 22. Februar und nicht nach dem 11. November verlassen werden durfte.

Die preußischen Hansestädte Kulm, Thorn, Elbing, Danzig, Königsberg und Braunsberg bildeten innerhalb der Hanse einen besonderen Bund. Sie nahmen zwar in der Regel an den Tagfahrten der Hanse durch Sendeboten oder briefliche Mitteilung ihrer Wünsche teil, aber stets mit Vorbehalten, da sie auf die Wünsche des Hochmeisters Rücksicht zu nehmen hatten. In Hanseangelegenheiten überließ der Orden den Briefwechsel gewöhnlich den preußischen und livländischen Hansestädten; der Hochmeister trat meist nur dann in den Vordergrund, wenn er aufgefordert worden war, seinen Einfluß geltend zu machen. Doch empfing auch er zahlreiche Briefe von Lübeck, Stralsund und anderen Hanseorten und sandte eigene Läufer an diese Städte.

Innerhalb der Hanse wurden die an mehrere Städte gemeinsam gerichteten Schreiben von der Stadt erbrochen, die der Briefbote zuerst erreichte; sie behielt die Urschrift und schickte — oft noch am Eingangstage — eine Abschrift weiter, mit einem Vermerk darüber, wann und wo der ursprüngliche Brief geöffnet worden war; so gelangten die meisten von Lübeck ausgehenden Rundschreiben, Einladungen und Ratschläge an die preußischen und livländischen Städte. Auch Entwürfe zu Antworten wurden den Schreiben beigelegt und die empfangende Stadt aufgefordert, den entworfenen Text zu benutzen, besonders wenn es sich darum handelte, bestimmte Erklärungen herbeizuführen. Sowohl der Orden als auch die Städte pflegten in Hanseangelegenheiten wichtigere Briefe doppelt auf verschiedenen Wegen abzuschicken, häufig einen zu Wasser und einen zu Lande. Zuweilen trafen beide Briefe am Bestimmungsort ein, oft aber gingen einer oder beide verloren.

Auch durch Gesandtschaften und auf den allgemeinen Hansetagen traten die Mitglieder der Hanse und der Orden in Gedankenaustausch. 1367 schickten die in Cöln versammelten Sendeboten der Hansestädte die Ratsherren

verschiedener Städte nach Livland, um dort mündlich zu verhandeln. In der Marienburg erschienen 1402 die Bürgermeister von Stralsund, Greifswald und Hamburg, 1404 die von Stralsund, Hamburg, Rostock, Wismar und Lübeck. 1405 reiste der Bürgermeister von Dirschau zusammen mit dem Ordenskomtur von Mewe zum Hansetage nach Lübeck. 1409 besuchte der Bürgermeister von Stralsund wieder die Marienburg und nahm ein für den Herzog von Wolgast bestimmtes Geldgeschenk in Empfang. Die hansischen Städte gaben ihren Gesandten gegenseitig Geleit auf genau festgesetzter Straße oder erwirkten solches vorher von den Fürsten, deren Gebiet zu durchziehen war. So erteilte Herzog Albrecht von Mecklenburg 1378 den zur Tagfahrt nach Lübeck ziehenden Sendeboten aus Preußen und Livland einen von Oktober bis Weihnachten gültigen Geleitsbrief für die Reise durch sein Land.

Der Verkehr mit den westlichen Ländern.

Im 14. und im Anfange des 15. Jahrhunderts war Brügge der Hauptort des westeuropäischen Handels. Dort unterhielten die Großschäffereien des deutschen Ordens »Lieger«, geschäftsfähige Bevollmächtigte, welche Waren zugesandt erhielten, diese nach ihrem Gutdünken verkauften, andere dafür zurücksandten und in fortwährender Abrechnung mit den Großschäffern standen.

Einzelne Schiffe und ganze Handelsflotten waren jeden Sommer zwischen Preußen und Flandern unterwegs, und auch der Landweg über Cöln, Bremen und Lübeck diente dem Warenaustausch. Der Briefbotendienst zwischen Flandern und Preußen scheint für einzelne Läufer, die in den Handelsrechnungen mit auffälligen Namen oft jahrelang erscheinen, Lebensberuf gewesen zu sein. Sie beförderten neben Briefen und Abrechnungen zuweilen Edelsteine, Perlen, Fingerreifen und andere Kleinodien, die sich leicht verbergen ließen. Gelegentlich benutzten die Lieger des Ordens auch die Briefboten, die von den Hansestädten für den Weg nach Flandern unterhalten wurden. Die Großschäffer selbst wurden durch ihre Handelsverbindungen zu häufigen Reisen veranlaßt und auch mit diplomatischen Sendungen betraut. Mehrmals wird ihre Anwesenheit in Brügge und Dordrecht erwähnt.

Brügge, der Vereinigungspunkt germanischer und romanischer Welt, war der gegebene Austauschplatz für die verschiedenen Münzarten. Die Geldsendungen des Ordens an den Prokurator in Rom nahmen in der Regel den Weg über Brügge, wo sie umgewechselt wurden, und von wo stets Beförderungsgelegenheit nach Italien vorhanden war. Auf einem Weltmarkte wie Brügge konnten Streitigkeiten der Handelsmächte nicht ausbleiben. Schon 1375 schrieben die preußischen Hansestädte an den Rat in Lübeck wegen Verlegung des Brügger Kontors nach einem anderen Orte. 1390 wurde die Verlegung nach Dordrecht zur Tatsache, die Lieger des Ordens siedelten gleichfalls dahin über, aber schon 1392 kehrten alle nach Brügge zurück. Der Hochmeister machte gelegentlich durch Briefwechsel mit dem Herzoge von Flandern und mit dem Rate der Stadt Brügge seinen Einfluß zur Schlichtung von Streitigkeiten geltend.

Auf dem weiteren Wege über Flandern hinaus hatten die preußischen Schiffe lange Fahrten an der französischen Küste zurückzulegen und gerade hier unter den Überfällen der Seeräuber zu leiden. Infolgedessen wurden viele Briefe zwischen dem Hochmeister und den Machthabern in Frankreich gewechselt, in denen es sich meist um Klagen und Ersatzforderungen handelte. Als 1378 hanseatische Schiffe, auf denen sich preußisches Eigentum befand, von den Häfen der Picardie und Normandie aus gekapert worden waren und

der Hochmeister deshalb seinen Großschäffner zu dem französischen Könige Karl V. schickte, nahm dieser die Ordensgesandtschaft ehrenvoll auf und verschaffte den Beraubten vollen Ersatz. 1379 klärte der König den Hochmeister brieflich darüber auf, daß französische Kriegschiffe irrtümlich Ordensschiffe für feindliche gehalten und eingebracht hätten. Auch die livländischen Städte erlitten Verluste durch Seeraub an den Küsten Frankreichs. Der Handelshof in Brügge unterrichtet in einem Schreiben vom August 1410 den Rat der Stadt Reval eingehend über den Verbleib geraubter Schiffsgüter, fügt den Entwurf eines Beschwerdebriefs an den König von Frankreich bei und fordert die Stadt auf, den deutsch geschriebenen Entwurf inhaltlich zu benutzen, aber den Brief an den König in lateinischer Sprache abzufassen.

Ferner führten private Beziehungen zu Reisen und zum Austausch von Briefen. In Orléans besuchte ein Brudersohn des Hochmeisters Winrich von Kniprode die Universität und galt als erster unter den Deutschen. 1408 hielt sich ebenfalls der Neffe eines Hochmeisters in Frankreich auf, ein Magister aus Paris überbrachte Briefe von ihm nach Marienburg und nahm die Antworten des Hochmeisters bei seiner Rückreise auf dem Seewege mit. Fast alljährlich schickte der Hochmeister Falken an den französischen König, 1403 auch an den Herzog von Orléans. Zahlreiche Briefe wechselte der Meister um die Jahrhundertwende mit dem Herzoge von Burgund. Ihn unterrichtete er über alle Vorgänge im Ordenslande, vermittelte in einem Zwiste des Herzogs mit der Hanse und sandte und empfing wertvolle Geschenke; der Herzog schickte dem Meister sogar einen Trupp Bogenschützen und versprach brieflich weitere Unterstützung.

Zwischen dem Ordensland und England bestand seit der Mitte des 14. Jahrhunderts ein lebhafter Handelsverkehr. England führte besonders Tuche aus und bezog aus Preußen Bogenholz, Mastbäume und vor allem Getreide; 1392 liefen in Danzig mehr als 300 englische Schiffe ein, um Getreide zu laden. Häufig kauften die Engländer in Preußen Schiffe, 1379 heuerten sie in London zwei Königsberger Fahrzeuge zu einem Kriegszuge gegen Irland. Viele Engländer erwarben in Preußen Bürgerrechte, heirateten deutsche Frauen, bildeten in Danzig eine englische Gemeinde unter einem Alderman und knüpften mancherlei Fäden zwischen beiden Ländern.

Endlose Streitigkeiten in Verkehrsfragen führten gegen Ende des 14. Jahrhunderts zu einem sehr regen Briefwechsel und Gesandtenverkehr zwischen den Hochmeistern und den Königen von England. Es handelte sich auch hier stets um Erteilung und Auslegung von Vorrechten, um Klagen über Benachteiligungen und Seeraub und um Ansprüche auf Schadensersatz.

Der Geschenkverkehr des Hochmeisters mit dem Könige von England war infolge der häufigen Verstimmungen spärlicher als der Briefwechsel, immerhin wurden zuweilen Falken, Armbänder und Messer als Geschenke an den König gesandt, die dieser durch Übersendung kostbarer Tuche erwiderte. Der König verhandelte auch unmittelbar brieflich mit den preußischen Städten, und ebenso suchte der Hochmeister auf Umwegen seinen Forderungen Nachdruck zu verschaffen; so schickte er 1391 gleichlautende Briefe an die Königin, den Reichsrat von England und den Herzog von Lancaster und ersuchte alle, in seinem Sinne auf den König einzuwirken.

Einen regen Reiseverkehr führten die zahlreichen englischen Ritter herbei, die nach Preußen zogen, um an Heidenfahrten teilzunehmen. 1331 kämpften in der Schlacht bei Plowcze in dem siegreichen Ordensheere viele Engländer. 1353 wurde eine Schar englischer Ritter unter der Führung des älteren

Grafen von Derby, Herzogs von Lancaster, auf der Reise nach dem Ordenslande in der Lippspringer Heide bei Paderborn von Straßenräubern überwältigt. Aber solche Erfahrungen hielten von den zur Mode gewordenen Preußenfahrten nicht ab. Der Sohn des genannten Grafen, der jüngere Heinrich von Derby, der später als König Heinrich IV. den englischen Thron bestieg, unternahm als Prinz mit großem Gefolge in den Jahren 1390 und 1392 zwei Heidenfahrten nach Preußen, über die sehr genaue Rechnungen erhalten sind, die einen Einblick in die Einzelheiten dieses Reiseverkehrs ermöglichen.

Das erstemal verlassen die Schiffe des Prinzen die Heimat am 20. Juli 1390, laufen unterwegs Helsingborg an und erreichen nach drei Wochen die Küste Hinterpommerns. Schon in Leba werden Leute ans Land geschickt, der Prinz verläßt sein Schiff in Rixhöft und fährt von da zu Wagen nach Danzig, wo er am 11. August ankommt. Die Rückfahrt wird am 26. März 1391 angetreten, und noch im April treffen die Schiffe in Kingston bei Hull ein. Bei der zweiten Reise wird die Heimat am 19. Juli 1392 verlassen; der Prinz landet wieder vorher, dieses Mal in der Nähe von Putzig, und fährt zu Lande nach Danzig, wo auch seine Schiffe fast gleichzeitig, am 10. August, eintreffen. Während der Anwesenheit des Prinzen in Preußen gehen seine Boten mit Briefen privater und politischer Natur zwischen dem Ordensland und England hin und her, denn Heinrich von Derbys Preußenfahrten waren zugleich diplomatische Sendungen, was bei dem Wunsche beider Länder nach Schlichtung der Verkehrstreitigkeiten nahe lag. An seine zweite Preußenfahrt schließt der Prinz unmittelbar eine Reise nach dem Heiligen Lande an, die ihn von Danzig auf dem Landwege über Pommern, die Lausitz, Böhmen und Österreich nach Venedig führt. (Schluß folgt.)

Die Unfallversicherung nach der Reichsversicherungsordnung.

Von Ober-Postinspektor Schumach in Berlin.

(Schluß.)

Fünftes Buch.

Beziehungen der Versicherungsträger zueinander und zu anderen Verpflichteten.

Die Vorschriften, die bisher für dieses Gebiet in Betracht kamen, waren in den §§ 11, 12, 25 bis 27, 140 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes und den entsprechenden Paragraphen der anderen Unfallversicherungsgesetze, in den §§ 57, 58, 76 des Krankenversicherungsgesetzes und in den §§ 18 bis 21, 23, 47, 49 bis 54, 113 des Invalidenversicherungsgesetzes enthalten. Sie waren zum Teil von verschiedenen Grundgedanken beherrscht, ließen für die Auslegung vielfach Zweifel zu und führten zu einander widersprechenden Entscheidungen, da teils die Instanzen der Reichsversicherung, teils die ordentlichen Gerichte, teils die Verwaltungsgerichte und andere Verwaltungsbehörden in Streitfällen zu urteilen hatten.

Jetzt ist eine einheitliche Regelung erfolgt. Als oberster Grundsatz gilt auch im neuen Rechte, daß durch die Pflicht des Trägers der Unfall-

versicherung zum Schadensersatze die Leistungspflicht des Trägers der Krankenversicherung und der Invalidenversicherung sowie der sonstigen Verpflichteten nicht berührt wird. Die Entschädigung für Leistungen hat ferner grundsätzlich in der Weise stattzufinden, daß in beschränktem Umfange ein Anspruch auf Ersatz aus der Unfallrente gewährt wird. Bei Streitigkeiten, soweit sie nicht im Feststellungsverfahren zu erledigen sind, findet durchweg das Verfahren vor den Versicherungsbehörden, und zwar in der Regel das Spruchverfahren Anwendung.

Krankenversicherung und Unfallversicherung (§§ 1501 bis 1511).

Für den Anspruch einer reichsgesetzlichen Krankenkasse auf Ersatz aus den Leistungen der Unfallversicherung gelten folgende Voraussetzungen, die auch für die übrigen im Fünften Buche behandelten **Ersatzansprüche** von Bedeutung sind:

1. Es muß Einheit des Leistungsgrundes bestehen, d. h. die Krankheit, wegen der die Leistungen von der Kasse gewährt werden, muß durch denselben Unfall, für den der Träger der Unfallversicherung Entschädigungen leistet, verursacht oder doch wesentlich verschlimmert worden sein.
2. Es muß dieselbe Person sein, der der Anspruch auf die Krankenunterstützung wie der auf die Unfallentschädigung zusteht. Bei Leistungen der Krankenkasse ist das Kassenmitglied, abgesehen vom Sterbegelde, selbst der Berechtigte. Dies gilt auch für das Hausgeld bei Krankenhauspflege. In der Unfallversicherung bildet die Angehörigenrente bei Heilanstaltbehandlung (§ 598) einen selbständigen Anspruch der Angehörigen. Für Hausgeld ist daher Ersatz aus der Angehörigenrente nicht zu leisten.
3. Die Leistungen müssen gleichartig sein. Krankengeld kann nur aus der Unfallrente, Sterbegeld der Krankenkasse nur aus dem Sterbegeld der Unfallversicherung ersetzt werden.
4. Es muß Gleichzeitigkeit der Ansprüche vorliegen, d. h. für die Zeit, für die die Krankenkasse Leistungen gewährt hat, muß auch ein Anspruch auf Unfallentschädigung bestehen. Nur soweit die Zeiten sich decken, ist Ersatz zu leisten. Nicht notwendig ist dagegen, daß die Leistungen der beiden Versicherungsträger auch tatsächlich gleichzeitig stattfinden.

Treffen die vier Voraussetzungen für den Ersatzanspruch nicht zusammen, so sind grundsätzlich die Leistungen der Krankenversicherung und der Unfallversicherung voll nebeneinander zu gewähren (volle Doppelleistung). Ist aber ein Ersatzanspruch gegeben, so ist regelmäßig zwischen dem **Umfange,** in dem er überhaupt begründet ist, und dem **Maße des Zugriffs** auf bestimmte Rententeile zur Befriedigung dieses Anspruchs zu unterscheiden. Der Ersatzanspruch erstreckt sich grundsätzlich nur auf die halbe Unfallrente, während die andere Hälfte der Rente dem Versicherten freizulassen ist (beschränkte Doppelleistung). Der Zugriff hat sich an wirklich verfügbare Rententeile zu halten. Er ist nicht auf Beträge beschränkt, die auf einen der Unterstützungszeit entsprechenden Zeitraum entfallen, kann aber nur angesammelte Rückstände voll erfassen und muß von der laufenden Rente die Hälfte dem Versicherten zur Befriedigung einer gewissen Notdurft belassen.

Im einzelnen gilt folgendes:

Leistet eine Krankenkasse pflichtgemäß nach Gesetz oder Satzung infolge eines Unfalls für eine Zeit, für die der Berechtigte infolge des Unfalls auch einen Anspruch auf Unfallentschädigung hatte oder noch hat, so kann sie, jedoch höchstens bis zum Betrage dieses Anspruchs und nur in den Grenzen der §§ 1502 bis 1507, als Ersatz die Unfallentschädigung beanspruchen. Aus dem Sterbegeld und der Unfallrente kann die Krankenkasse nur Ersatz beanspruchen, soweit dies ausdrücklich zugelassen ist (§ 1501). § 1502 bestimmt, daß Sterbegeld, das die Krankenkasse einem nach § 203 Berechtigten zahlt, aus dem Sterbegelde, das der Träger der Unfallversicherung zu gewähren hat (in den Grenzen dieses Betrags also voll), zu ersetzen ist. § 1503 regelt den **Ersatz bei Kranken- und Krankenhauspflege,** die ihrer Natur nach nur von einem Versicherungsträger gewährt werden können. Für Krankenpflege sind drei Achtel des Grundlohns[1]) zu ersetzen, nach welchem sich das Krankengeld des Berechtigten bestimmt. Bei Krankenhauspflege gilt das gleiche für die Krankenpflege. Für den Unterhalt im Krankenhause wird die Hälfte des Grundlohns angesetzt; für diesen Betrag kann Ersatz nur aus der Unfallrente beansprucht werden. Ist während der Krankenhauspflege etwa noch Hausgeld oder ein besonderes Krankengeld (sogenanntes Ledigengeld) gewährt worden, so wird dieses dem halben Grundlohne hinzugerechnet. Die so berechnete Summe ist diejenige Leistung, auf Grund welcher der Krankenkasse ein Anspruch auf Ersatz aus der Unfallrente zusteht. Nach § 1504 ist für Hilfsmittel, die nach § 187 Nr. 3 zu gewähren sind (Krücken usw.), Ersatz in Höhe des wirklichen Aufwandes zu leisten. Für andere Leistungen als Sterbegeld, Krankenpflege und Hilfsmittel (§§ 1502 bis 1504) — insbesondere also für Krankengeld und für Kosten des Unterhalts im Krankenhause — kann Ersatz nur aus der Unfallrente beansprucht werden. Den Umfang dieses Ersatzanspruchs regelt § 1506, indem er bestimmt, daß der Anspruch nur begründet ist bis zum halben Betrage der Rente, die auf die Zeit fällt, für welche die Ansprüche auf Kassenleistungen und Rente zusammentreffen. Für den sehr seltenen Fall, daß ein Kranker vollständigen Unterhalt in einer Anstalt (dauernde Versorgung mit allen Lebensbedürfnissen einschl. Kleidung) erhält, gelten besondere Vorschriften, die Ersatz und Zugriff bis zum vollen Betrage der Rente zulassen. Um bei Heilanstaltpflege, die der Träger der Unfallversicherung gewährt, den Umfang zu bestimmen, in dem der Ersatzanspruch der Krankenkasse für ihre Leistungen (die nach den späteren Ausführungen zu § 1510 nur in wirklichem Krankengelde, nicht in Hausgeld oder Ledigengeld bestehen können) begründet ist, wird der Unterhalt in der Heilanstalt gleich der Vollrente gerechnet. § 1507 bestimmt das Maß des Zugriffs. Zur Befriedigung des Ersatzanspruchs der Krankenkasse darf auf rückständige Rentenbeträge bis zu ihrer vollen Höhe, auf andere Rentenbeträge nur bis zu ihrer halben Höhe zugegriffen werden.

Die Krankenkasse hat zur Vermeidung des Ausschlusses ihren Ersatzanspruch stets spätestens drei Monate nach Beendigung der Kassenleistungen bei dem Träger der Unfallversicherung geltend zu machen, nur wenn sie erst nach dieser Zeit von den Voraussetzungen des Ersatzanspruchs Kenntnis erhält, kann sie noch innerhalb einer Woche, nachdem sie Kenntnis erlangt hat, den Anspruch erheben (§ 1508). Damit der Ersatzanspruch nicht aus Formgründen bestritten werden kann, wird es sich für die Postkrankenkassen empfehlen, spätestens bei Ablauf der 13. Woche nach dem Unfall der Ober-

---

[1]) Vgl. die Erörterungen zu § 573

Postdirektion eine Anmeldung ihres Anspruchs auf Ersatz »in dem gesetzlich zulässigen Umfang« einzureichen.

Durch § 1509 wird die Krankenkasse ermächtigt, die Feststellung der Unfallentschädigung selbständig zu betreiben, auch Rechtsmittel einzulegen. Nach altem Rechte hatte sie nur die Möglichkeit, einem schwebenden Verfahren als Nebenintervenient beizutreten.

Neu ist ferner die Vorschrift des § 1510. Entschädigt ein Träger der Unfallversicherung pflichtgemäß für eine Zeit, für die der Berechtigte auch von einer Krankenkasse Leistungen nach Gesetz oder Satzung beanspruchen kann, so kann die **Krankenkasse auf ihre Leistungen** für diese Zeit **die Unfallentschädigung anrechnen,** soweit für die Kasse im Falle des § 1501 wegen dieser Leistungen ein Anspruch auf Ersatz aus der Unfallentschädigung begründet wäre. Die Fassung des § 1510 soll nach der Begründung noch besonders klarstellen, daß Heilanstaltpflege, die der Träger der Unfallversicherung wählt und gewährt, für die Krankenkasse nicht so angesehen werden kann, als wenn sie selbst eine solche Pflege als Krankenhauspflege gewährt hätte, denn Krankenhauspflege ist keine Leistung, die der Berechtigte von der Krankenkasse beanspruchen kann. Die Krankenkasse hat mithin beim Ausgleich mit den Leistungen der Unfallversicherung als ihre Leistung das wirkliche Krankengeld (kein Hausgeld und kein Ledigengeld) anzusetzen und das Krankengeld auch zu zahlen, soweit sie es nicht kürzen darf, weil ihr nach §§ 1501, 1505, 1506 für die Zeit der Heilanstaltpflege auf Kosten des Trägers der Unfallversicherung Anspruch auf die halbe Vollrente zustehen würde.

Eine weitere **Einschränkung** der Gewährung von **Krankengeld** kann die Krankenkasse durch die Anwendung des § 1511 erreichen. Danach kann die Satzung der Krankenkasse bestimmen, daß bei einer Krankheit, die Folge eines entschädigungspflichtigen Unfalls ist, für die Zeit, für die Unfallrente oder Heilanstaltpflege gewährt wird, Krankengeld nur so weit zu gewähren ist, als es den Betrag der Unfallrente übersteigt. Dabei wird der Unterhalt in der Heilanstalt gleich der Vollrente gerechnet.

Die **Pflicht der Krankenkassen,** jede Krankheit, die ein entschädigungspflichtiger **Unfall** herbeigeführt hat, dem Träger der Unfallversicherung **anzuzeigen,** ist aus dem Krankenversicherungsgesetz (§ 76 b, d, e) als § 1512 in die Reichsversicherungsordnung übernommen und verschärft worden. Zweck der Vorschrift ist, dem Träger der Unfallversicherung bald Gelegenheit zu geben, in geeigneten Fällen selbst ein zweckmäßiges und gründliches Heilverfahren zu gewähren, um die Arbeitskraft des Verletzten so weit und so schnell als möglich wieder herzustellen. Für den Reichs-Post- und Telegraphenbetrieb ist die Vorschrift weniger von Bedeutung. Die Fürsorge für die Erkrankten durch die Postkrankenkassen steht auf einer so hohen Stufe, daß die Post-Versicherungskommission ihnen fast ausnahmslos auch ihr Heilverfahren überträgt, und die Ober-Postdirektionen wirken bei der Behandlung der Unfälle nicht nur als Betriebsunternehmer, sondern auch als Leiter der Unfalluntersuchung, als Vertreter des Trägers der Unfallversicherung und als Aufsichtsbehörde der Postkrankenkassen mit. Es ist daher ausreichend dafür gesorgt, daß alles geschieht, was im Interesse des Verletzten geschehen kann. Immerhin sind Fälle nicht ganz ausgeschlossen, in denen die Ober-Postdirektion nicht rechtzeitig Kenntnis von einem Unfall erhält. Da überdies die Vorschrift des § 1512 eine zwingende ist, wird es sich empfehlen, daß die Postkrankenkasse der Form genügt und die Anzeige der Ober-Postdirektion einreicht. Vielfach wird sie schon in Verbindung

damit ihre Ersatzansprüche für den Fall, daß solche eintreten, anmelden können (§ 1508).

Übernimmt der Träger der Unfallversicherung das **Heilverfahren vor dem Ende der dreizehnten Woche,** wozu er nach § 1513 ermächtigt ist, so hat er für dessen Dauer oder bis zum Ablauf der 13. Woche dem Kranken das zu gewähren, was ihm seine Krankenkasse nach Gesetz oder Satzung zu leisten hätte, mithin Krankenpflege und Krankengeld oder Krankenhauspflege und Hausgeld. Die Krankenkasse hat dem Träger der Unfallversicherung insoweit Ersatz zu leisten, als der Kranke von ihr nach Gesetz oder Satzung Krankenhilfe beanspruchen könnte und der Träger der Unfallversicherung dann nicht selbst ersatzpflichtig wäre. Dabei gelten als Ersatz für Krankenpflege drei Achtel des Grundlohns, nach dem sich das Krankengeld des Berechtigten bestimmt.

Auch über die 13. Woche hinaus bis zum Ende des Heilverfahrens kann der Träger der Unfallversicherung die Erfüllung seiner Pflichten gegen den Verletzten und dessen Angehörige der letzten Krankenkasse des Verletzten in dem Umfange übertragen, den er für geboten hält (§ 1514). Die daraus erwachsenden Kosten hat er zu ersetzen, und zwar nicht nur nach den allgemeinen Sätzen des § 1503, sondern bei höherem Aufwand in voller Höhe. Der Verletzte darf bei einer solchen Regelung nicht schlechter gestellt werden. Die eigenen Leistungen hat die Krankenkasse daher in dem durch § 1510 vorgeschriebenen Umfange zu gewähren.

Unfallversicherung und Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung (§§ 1522 bis 1526.)

Bei der Regelung dieses Rechtsverhältnisses nimmt die Reichsversicherungsordnung im einzelnen mehrfach auf entsprechend anzuwendende Vorschriften über die Beziehungen der Krankenversicherung zur Unfallversicherung Bezug. Die grundlegende Vorschrift ist in § 1522 enthalten, der lautet:

> »Der Antrag, eine Invaliden- oder Hinterbliebenenrente festzustellen, kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil Invalidität oder Tod Folge eines entschädigungspflichtigen Unfalls ist. Die Rente ist voll zu zahlen, bis die Unfallrente gewährt wird. Wird diese gewährt, so ist nur der sie übersteigende Betrag der Invaliden- oder Hinterbliebenenrente zu zahlen.
>
> Das gleiche gilt bei Heilanstaltpflege, die der Träger der Unfallversicherung gewährt. Dabei wird der Unterhalt in der Heilanstalt gleich der Vollrente gerechnet.
>
> Ist die Rente für eine Zeit gezahlt, für die der Empfänger einen Anspruch auf Unfallrente hat, so kann die Versicherungsanstalt als Ersatz die Unfallrente beanspruchen, soweit die Rente, die sie gewährt, nicht höher ist. Für den Umfang des Ersatzanspruchs und das Maß des Zugriffs auf die Unfallrente gelten die §§ 1506, 1507 entsprechend.«

Bei der **subsidiären Natur der Invaliden- und Hinterbliebenenrente** ist hier kein Anspruch auf Doppelleistung im weiteren Sinne gegeben, wie ihn § 1510 dem Versicherten gegenüber der gesetzlichen Krankenkasse neben der Unfallentschädigung gewährt. Es kann hier vielmehr nur insofern in beschränktem Umfange zu einer tatsächlichen Doppelleistung an den Versicherten kommen, als die Versicherungsanstalt für die gezahlte Invaliden-

und Hinterbliebenenrente Ersatz aus der Unfallentschädigung verlangt, und als dieser Ersatzanspruch mit Rücksicht auf die dem Versicherten zu belassende Notdurft nach §§ 1506, 1507 auf die halbe Unfallrente beschränkt sein soll.

Nach § 1523 ist die Versicherungsanstalt berechtigt, die Feststellung der Unfallrente zu betreiben. Das Recht besteht »auch dann, wenn beim Bezuge der Unfallrente die Invaliden-, Alters- oder Hinterbliebenenrente ganz oder teilweise ruhen würde«. Die Vorschriften über dieses Ruhen enthält § 1311; sie beziehen sich nicht auf Fälle, in denen ein Unfall die gemeinsame Ursache für die Unfallrente und die Invaliden- usw. Rente ist, in denen mithin nach § 1522 ein Ersatzanspruch besteht, sondern auf solche Fälle, in denen eine Person, die aus irgendeinem Grunde bereits eine Invalidenrente usw. erhält, später durch einen mit diesem Grunde nicht zusammenhängenden Unfall Ansprüche an den Träger der Unfallversicherung erwirbt. Auch für diesen aus dem Rahmen des 5. Buches heraustretenden Sonderfall soll die Versicherungsanstalt das Recht zur selbständigen Betreibung des Unfallrentenverfahrens haben, weil nach § 1311 eine Unfallrente, auch wenn Einheit des Leistungsgrundes nicht vorliegt, eine Verringerung der Leistungen der Versicherungsanstalt bewirken kann.

Die §§ 1524, 1525 regeln den Ausgleich für den Fall, daß die **Versicherungsanstalt** wegen einer Krankheit, die Folge eines entschädigungspflichtigen Unfalls ist, **ein Heilverfahren gewährt**, und daß dieses eine Entlastung des Trägers der Unfallversicherung bewirkt hat. Die Versicherungsanstalt verfolgt den Zweck, den Eintritt der Invalidität zu verhindern oder sie zu beseitigen. Erreicht sie ihren Zweck, d. h. erlangt der Kranke seine Erwerbsfähigkeit wenigstens zu einem Drittel (§ 1255) wieder (§ 1524), so wird damit in der Regel auch eine Entlastung des Trägers der Unfallversicherung verbunden sein. Dieser wird die Rente herabsetzen können oder doch, wenn durch das Heilverfahren eine sonst unvermeidliche Verschlimmerung verhütet ist, die Erhöhung der Rente ersparen. Erreicht die Versicherungsanstalt ihren Zweck nicht, erlangt z. B. ein voll erwerbsunfähiger Kranker seine Erwerbsfähigkeit nicht zu einem Drittel, sondern nur zu einem Viertel wieder (§ 1525), so ist gleichwohl dem Träger der Unfallversicherung ein Vorteil erwachsen, weil er künftig statt der Vollrente nur eine Teilrente von 75 v. H. zu gewähren braucht. In beiden Fällen ist er der Versicherungsanstalt für die Kosten des Heilverfahrens ersatzpflichtig. Er hat aber — abgesehen von dem Ausnahmefall, daß der Verletzte keiner Krankenkasse angehört und deshalb für ihn kein Grundlohn bestimmt ist — nicht den vollen Aufwand zu ersetzen, wie dies vorgeschrieben ist, wenn er die Fürsorge für den Verletzten der Krankenkasse übertragen hat (§ 1519), sondern es gilt für das Maß des Ersatzes § 1503 entsprechend, d. h. es sind für die Krankenpflege drei Achtel und für den Unterhalt in der Heilanstalt vier Achtel des Grundlohns anzusetzen, und zwar, da es sich um Pauschbeträge handelt, auch dann, wenn der tatsächliche Aufwand geringer ist. Ob der Ersatzanspruch auf die halbe Unfallrente nach §§ 1503, 1506 zu beschränken ist, geht aus dem Wortlaute des Gesetzes nicht zweifelfrei hervor. Hierüber gehen die Ansichten ebenso auseinander wie über die Frage, welche Aufwendungen in solchen Fällen die Krankenkasse zu machen hat, und inwieweit sie dafür Ersatz von dem Träger der Unfallversicherung fordern kann. Es wird abgewartet werden müssen, wie die Entscheidung der Streitfragen im Spruchverfahren (§ 1526) ausfällt. Ausdrücklich hervorgehoben ist im § 1524, daß die Versicherungsanstalt für das Heilverfahren in den ersten 13 Wochen nach dem Unfall keinen Ersatz beanspruchen kann.

Für die Entschädigungsansprüche der Berechtigten ist das Heilverfahren der Versicherungsanstalt ebenso anzusehen, als hätte es der Träger der Unfallversicherung unmittelbar gewährt. Neben Heilanstaltpflege hat mithin der Verletzte selbst keinen Anspruch auf Rente. Die Angehörigen haben zwar Anspruch auf Angehörigenrente, § 1524 Abs. 2 Satz 2 schreibt aber vor, daß auf diese das von der Versicherungsanstalt an den Verletzten gezahlte Hausgeld anzurechnen ist. Eine Streitfrage ist dabei, ob für dieses Hausgeld (und ebenso für das sogenannte Ledigengeld eines Verletzten ohne Angehörige), zu dessen Zahlung die Versicherungsanstalt nach § 1518 verpflichtet ist, vom Träger der Unfallversicherung Ersatz zu leisten ist. Auch darüber wäre eine baldige Klärung im Spruchverfahren erwünscht.

Zahlt die Versicherungsanstalt für eine Zeit ihres Heilverfahrens eine Invaliden- oder Hinterbliebenenrente, wozu sie bei offenem Heilverfahren verpflichtet, bei einem Heilverfahren im Krankenhause berechtigt (§§ 1271, 1518) ist, so gilt insoweit § 1522.

Beziehungen zu anderen Verpflichteten.

Grundlegend ist hier § 1527, der bestimmt:

> »Unberührt von diesem Gesetze bleiben die gesetzlichen Pflichten der Gemeinden und Armenverbände zur Unterstützung Hilfsbedürftiger und andere auf Gesetz, Satzung, Vertrag oder letztwilliger Verfügung beruhende Pflichten zur Fürsorge für die nach diesem Gesetze Versicherten und ihre Hinterbliebenen.«

Unter diese Bestimmung fallen namentlich auch Knappschaftsvereine, Knappschaftskassen und Ersatzkassen (eingeschriebene Hilfskassen, § 503). Beim Zusammentreffen von Leistungen der nach § 1527 Verpflichteten mit denen der Unfallversicherung ist gleichfalls ein Ausgleich zur Verhütung ungerechtfertigter Doppelleistungen vorgesehen. Solche Fälle kommen aber im Bereiche des Post- und Telegraphenbetriebs nur selten vor, so daß eine weitere Erörterung unterbleiben kann.

Sechstes Buch.

Verfahren.

Auf diesem Gebiete ist eine Reihe wichtiger Änderungen gegenüber dem alten Rechte eingetreten, die zum Teil auf das Streben der Reichsversicherungsordnung nach Einheitlichkeit für alle drei Versicherungszweige zurückzuführen sind. Zunächst wird die **Feststellung der Leistungen** behandelt, wobei unter »Feststellung« nicht nur die Anerkennung, sondern auch die Ablehnung der Ansprüche verstanden wird.

Die Leistungen aus der Reichsversicherung sind auf dem Gebiete der Unfallversicherung von Amts wegen festzustellen. Die Feststellung ist zu beschleunigen (§ 1545). Wird die Unfallentschädigung nicht von Amts wegen festgestellt, so ist der Anspruch zur **Vermeidung des Ausschlusses** spätestens zwei Jahre nach dem Unfall bei dem Versicherungsträger anzumelden (§ 1546). Als Feststellung der Entschädigung gilt nicht schon die Einleitung der Unfalluntersuchung, sondern erst die Bescheiderteilung durch den Versicherungsträger oder die tatsächliche Gewährung einer Leistung, sei es auch nur Krankenbehandlung oder ein Hilfsmittel. Ist das Vorliegen eines Unfalls zwar anerkannt, der Anspruch aber abgelehnt worden, weil erwerbsbeschränkende Folgen des Unfalls nicht erwiesen waren, so kann, wenn

solche Folgen sich später herausstellen, der Einwand der Verjährung nicht erhoben werden.

§ 1547 bestimmt dann folgendes:

> »Nach Ablauf der (zweijährigen) Frist kann der Anspruch noch geltend gemacht werden, wenn
>
> 1. eine neue Folge des Unfalls, die einen Enschädigungsanspruch begründet, erst später, oder eine innerhalb der Frist eingetretene Folge erst nach Ablauf der Frist in wesentlich höherem Maße, wenn auch in allmählicher gleichmäßiger Entwicklung des Leidens bemerkbar geworden ist,
> 2. der Berechtigte an der Anmeldung durch Verhältnisse verhindert worden ist, die außerhalb seines Willens liegen.
>
> Der Anspruch ist in diesen Fällen binnen drei Monaten anzumelden, nachdem die neue Unfallfolge oder die wesentliche Verschlimmerung bemerkbar geworden oder das Hindernis weggefallen ist.«

Die Zulassung der nachträglichen Anmeldung des Anspruchs auch dann, wenn eine innerhalb der Ausschlußfrist eingetretene Folge sich in fortschreitender, wenn auch allmählicher Entwicklung des Leidens verschlimmert, ist neu und auf einen Beschluß der Reichstagskommission zurückzuführen. Die Vorschrift soll bescheidenen Arbeitern zugute kommen, die nicht gleich bei jeder geringfügigen Verletzung Ansprüche erheben, aber später bei erheblicher Verschlimmerung eines nicht beachteten Leidens sonst schweren Nachteil erleiden.

Die **Verjährung der Ansprüche der Hinterbliebenen** regelt § 1548 wie folgt:

> »Stirbt der Verletzte infolge des Unfalls, so ist der Anspruch auf Entschädigung für die Hinterbliebenen, wenn sie nicht von Amts wegen festgestellt ist, zur Vermeidung des Ausschlusses spätestens zwei Jahre nach dem Tode des Verletzten bei dem Versicherungsträger anzumelden.
>
> Nach Ablauf der Frist kann der Anspruch noch geltend gemacht werden, wenn die Voraussetzung des § 1547 Abs. 1 Nr. 2 vorliegt und der Anspruch binnen drei Monaten nach Wegfall des Hindernisses angemeldet worden ist.«

Im Gegensatz zum früheren Rechte können mithin Hinterbliebene eines Verletzten, für den keine Entschädigung festgesetzt war, noch innerhalb zwei Jahre *nach seinem Tode*, auch wenn inzwischen *seit dem Unfall* bereits zwei Jahre verstrichen sind, noch Anspruch erheben. Auch diese Änderung ist durch die Reichstagskommission veranlaßt worden.

Die Fristen (§§ 1546 bis 1548) werden auch gewahrt, wenn der Anspruch rechtzeitig bei einem nicht zuständigen Träger der Unfallversicherung oder bei einem Versicherungsamt angemeldet wird (§ 1549).

Der Anspruch auf die einzelnen Leistungen (fällige Rentenbeträge usw.) **verjährt** in vier Jahren nach der Fälligkeit (§ 29).

Die Vorschriften über die Erstattung der **Unfallanzeige** und die Einrichtung des dabei zu verwendenden Formulars regelt nach § 1557 die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für ihren Bereich selbständig. Sie bestimmt auch, wer den Unfall zu untersuchen hat (§ 1561), sofern nach den darüber bestehenden Dienstvorschriften eine **Untersuchung** überhaupt erforderlich ist. Die Beteiligten, zu denen der Verletzte oder seine Hinterbliebenen, der Träger der *Krankenversicherung* und das *Versicherungsamt* gehören, können an der Untersuchung teilnehmen oder sich dabei vertreten lassen (§ 1562).

Die Beteiligten, insbesondere also auch das Versicherungsamt, sind von dem Zeitpunkte der Untersuchung rechtzeitig zu benachrichtigen. Der Verletzte oder seine Hinterbliebenen können erwachsene Angehörige oder andere geeignete Personen, die das Verhandeln vor Behörden nicht geschäftsmäßig betreiben, als Beistand zu den Verhandlungen zuziehen (§ 1563). Durch die Untersuchung werden namentlich festgestellt

Veranlassung, Zeit, Ort, Hergang und Art des Unfalls, Name der getöteten oder verletzten Person sowie Tag und Ort ihrer Geburt,
die Art der Verletzung,
der Verbleib des Verletzten,
die Hinterbliebenen des Getöteten und die Angehörigen des Verletzten, die eine Entschädigung nach der Reichsversicherungsordnung beanspruchen können,
die Höhe von Unterstützungen und Renten, die der Verletzte aus der Reichsversicherung bezieht (§ 1565).

Die Beteiligten können Einsicht in die Verhandlungen und Abschrift verlangen. Für die Abschrift können Schreibgebühren erhoben werden (§ 1567).

Für den Reichs-Post- und Telegraphenbetrieb liegt nach wie vor allein der **Post-Versicherungskommission** die Feststellung der Leistungen ob (§ 1570). Nur sie kann u. a. rechtswirksam dazu Stellung nehmen, ob ein Unfall als Betriebsunfall anzusehen ist, ob und in welcher Höhe eine Entschädigung zu gewähren ist, ob der Schadensersatz wegen unberechtigten Verhaltens des Verletzten gegen Anordnungen über Heilverfahren zu beschränken ist (§ 606), und — weil damit die Anerkennung der Entschädigungspflicht verbunden ist — ob ein **Vorschuß** zu zahlen ist. Die Ober-Postdirektionen können Erklärungen in solchen Fragen nur abgeben und einen Vorschuß nur zahlen unter Vorbehalt der Zustimmung der Post-Versicherungskommission, die sie alsbald einholen müssen. Aus den bei § 584 erörterten Gründen und mit Rücksicht auf die §§ 1586 und 1587 ist es künftig von Wichtigkeit, daß die Post-Versicherungskommission von den in Frage kommenden Unfällen so zeitig Kenntnis erhält, daß sie gleich bei **Beginn der 14. Woche** nach dem Unfall oder beim früheren Beginn der Entschädigungspflicht wenigstens vorläufig **Stellung nehmen kann.**

Hält die Post-Versicherungskommission eine ihr zur Entscheidung unterbreitete Sache nicht für genügend aufgeklärt, so hat sie weitere Ermittelungen anzustellen (§ 1571). Sie kann auch den Vorsitzenden des zuständigen Versicherungsamts (§§ 1637 bis 1639) ersuchen, den gesamten Sachverhalt aufzuklären und sich gutachtlich zu äußern. Er entscheidet nach freiem Ermessen, welche Ermittelungen erforderlich sind (§ 1572). Sollen **Zeugen** oder Sachverständige **eidlich vernommen** werden, so hat die Post-Versicherungskommission das Versicherungsamt — in gewissen Ausnahmefällen das Amtsgericht — zu ersuchen. Ein solches Ersuchen darf sie nur stellen, wenn sie die Vereidigung für notwendig hält, um eine wahre Aussage herbeizuführen.

Soll auf Grund eines ärztlichen Gutachtens die Entschädigung abgelehnt oder nur eine Teilrente gewährt werden, so ist vorher der **behandelnde Arzt zu hören,** wenn er nicht schon ein ausreichendes Gutachten erstattet hat. Steht der behandelnde Arzt zu dem Versicherungsträger in einem nicht nur vorübergehenden Vertragsverhältnisse, so ist auf Antrag ein anderer Arzt zu hören (§ 1582). In einem vorübergehenden Vertragsverhältnisse stehen alle Ärzte, die im Auftrage der Reichs-Post- und Telegra-

phenverwaltung ein Gutachten abgeben, für diesen besonderen Fall. Ein nicht nur vorübergehendes Vertragsverhältnis im Sinne des § 1582 liegt bei Postvertrauensärzten vor, nicht bei den Ärzten der Postkrankenkassen.

Bescheid.

Einen schriftlichen Bescheid hat die Post-Versicherungskommission zu erteilen,

1. wenn eine Entschädigung gewährt oder abgelehnt werden soll,
2. wenn eine Rente wegen Änderung der Verhältnisse (§ 608) neu festgestellt werden soll,
3. wenn es sich handelt um
   Krankenbehandlung (§ 558 Nr. 1) oder Hauspflege (§ 599),
   Heilanstaltpflege und Angehörigenrente,
   Feststellung der Leistungen nach Beendigung von Heilanstaltpflege,
   Sterbegeld,
   Einstellung einer Unfallrente wegen Ruhens der Rente,
   Abfindung eines Berechtigten mit einem Kapital.

In dem Bescheide, der eine Kapitalabfindung feststellt, ist der Berechtigte darauf hinzuweisen, daß er nach der Abfindung keinen Anspruch auf Rente mehr habe, auch wenn sich die Unfallfolgen verschlimmern sollten (§ 1583).

Beansprucht der Verletzte wegen Änderung der Verhältnisse die Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente, so hat er seinen Anspruch bei dem Versicherungsträger oder dem Versicherungsamt anzumelden (§ 1584).

Neu ist die Unterscheidung der Renten in **vorläufige und Dauerrenten** (§ 1585). Kann die Rente eines Verletzten ihrer Höhe nach noch nicht als Dauerrente festgestellt werden, so ist der Versicherungsträger berechtigt, während der ersten zwei Jahre nach dem Unfall vorläufig eine Entschädigung festzustellen und nach Änderung der Verhältnisse zu ändern. In dem Bescheid ist zu bemerken, daß es sich um eine vorläufige Rente handelt. Das Oberversicherungsamt und das Reichsversicherungsamt (Landesversicherungsamt) können eine vorläufige Entschädigung feststellen, sofern der Versicherungsträger die Entschädigung abgelehnt hat und sie eine Entschädigung zuerkennen. Beansprucht der Verletzte die Erhöhung einer vorläufigen Rente wegen Änderung der Verhältnisse, so ist § 1584 anzuwenden. Spätestens mit Ablauf von zwei Jahren nach dem Unfall ist die Dauerrente festzustellen. Die Feststellung setzt eine Änderung der Verhältnisse nicht voraus, auch ist die für sie vorher getroffene Feststellung der Grundlagen für die Rentenberechnung (insbesondere des Jahresarbeitsverdienstes) nicht bindend. Daß auch Dauerrenten noch in Fristen von einem Jahre änderungsfähig sind, ergibt sich aus § 609.

Wenn der Versicherungsträger drei Monate nach dem Tage, an dem er von dem Unfall usw. amtlich Kenntnis erhalten hat, noch keinen Bescheid erteilen kann, so hat er dem Berechtigten durch einfaches Schreiben die Gründe mitzuteilen (§ 1586). Wenn bei Beginn der Entschädigungspflicht die Höhe der Entschädigung noch nicht durch Bescheid festgestellt werden kann, so ist ferner dem Berechtigten ein Vorschuß auf die Entschädigung zu gewähren (§ 1587).

Die Bescheide nach § 1583 müssen den Vermerk enthalten, daß sie rechtskräftig werden, wenn der Berechtigte nicht rechtzeitig Einspruch erhebt; die Einspruchsfrist ist anzugeben, auf die Berechtigungen nach den

§§ 1592, 1595, 1596 ist hinzuweisen (§ 1590). Die ersten Bescheide haben also nicht mehr den Charakter eines Vorbescheids, sondern werden, wenn kein Einspruch erhoben wird, auch ohne einen zweiten Bescheid (sogenannten berufungsfähigen Bescheid) rechtskräftig und sind dann durch ein Rechtsmittel nicht mehr angreifbar.

Einspruch.

Um den Berechtigten aber den ihnen im alten Rechte durch den Vorbescheid gebotenen Vorteil nicht zu nehmen, daß sie nach Kenntnis der Entscheidung des Versicherungsträgers, diesen durch neue Angaben zu einer anderen Auffassung bewegen konnten, ist das Einspruchverfahren geschaffen worden. Der Einspruch gegen den Bescheid ist binnen einem Monat nach der Zustellung bei dem Versicherungsträger schriftlich zu erheben. Minderjährige, die das sechzehnte Lebensjahr vollendet haben, können selbständig Einspruch erheben (§ 1591).

Die rechtzeitige Erhebung des Einspruchs begründet das Recht auf persönliches Gehör des Berechtigten. Zulässig ist die Vernehmung durch den Versicherungsträger, den Regelfall bildet aber die Vernehmung vor dem Versicherungsamte, die auf Verlangen des Berechtigten eintreten muß. Dem Versicherungsamte sind die Vorverhandlungen vorzulegen (§ 1592). Zuständig ist im allgemeinen das Versicherungsamt, in dessen Bezirke der Berechtigte zur Zeit des Antrags wohnt oder beschäftigt ist (§ 1637 ff.). Bleibt der Berechtigte dem Termine, zu dem er vorgeladen ist, fern, so sind die Vorverhandlungen mit entsprechender Mitteilung dem Versicherungsträger zurückzugeben (§ 1593). Erscheint er, so ist über seine Äußerungen eine Niederschrift aufzunehmen (§ 1594). Ist nicht schon durch den Versicherungsträger ein Arzt gehört worden, dem der Versicherte nach eigener Wahl seine Behandlung übertragen hat, so hat das Versicherungsamt auf Antrag des Versicherten das Gutachten eines bisher noch nicht gehörten Arztes einzuholen, wenn das Gutachten nach Ansicht des Versicherungsamts für die Entscheidung von Bedeutung sein kann (§ 1595). Auf Verlangen des Berechtigten ist in allen Fällen, wenn er die Kosten im voraus entrichtet, ein von ihm bezeichneter Arzt als Gutachter zu vernehmen. Die Kosten sind zu erstatten, wenn der Einspruch Erfolg hat (§ 1596). Das Versicherungsamt kann sich zur Sache äußern und hierzu Ermittelungen anstellen, soweit die Beweismittel bereit oder leicht zu beschaffen sind und erhebliche Kosten nicht entstehen (§ 1598). Die Verhandlungen über den Einspruch und die Vorverhandlungen hat es sodann an den Versicherungsträger unverzüglich weiterzugeben (§ 1599).

Ein **erweitertes Einspruchverfahren**, und zwar stets vor dem Versicherungsamte, findet statt, wenn eine Dauerrente wegen Änderung der Verhältnisse neu festgestellt werden soll (nicht auch bei der ersten Feststellung der Dauerrente — §§ 1600, 1601). Die Besonderheiten hierbei sind folgende: Die Sache ist unter Zuziehung von je einem Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten in mündlicher, aber nicht öffentlicher Verhandlung zu erörtern (§ 1602). Der Versicherungsträger kann sich durch einen Vertrauensmann o. dgl., nicht durch einen Angestellten, vertreten lassen. Der Berechtigte kann erwachsene Angehörige oder andere geeignete Personen, die das Verhandeln vor Behörden aber nicht gewerbsmäßig betreiben dürfen, als Beistand zuziehen (§ 1604). Bei der Rückgabe der Sache an den Versicherungsträger muß das Versicherungsamt ein Gutachten erstatten, das sich über alles auszusprechen hat, was nach Ansicht des Versicherungsamts für die Entschließung des Versicherungsträgers von Bedeutung ist (§ 1605).

Bei der ganzen Gestaltung des Verfahrens ist mithin das Versicherungsamt für die Entscheidung über Leistungen der Unfallversicherung keine Instanz, während es nach § 1636 bei Streit über Leistungen aus der Krankenversicherung auf Antrag in erster Instanz wirklich entscheidet.

Endbescheid.

Nach Wiedereingang der Sache vom Versicherungsamt erhebt der Versicherungsträger den etwa noch erforderlichen Beweis und erteilt dann einen Endbescheid (§ 1606). Dem Berechtigten sind auf Antrag von dem Gutachten des Versicherungsamts kostenlos, von den ärztlichen Gutachten und den Niederschriften über die Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen gegen vorherige Zahlung der Kosten Abschriften zu erteilen, soweit dies mit Rücksicht auf die Berechtigten zulässig erscheint. Der Endbescheid muß den Vermerk enthalten, daß er rechtskräftig wird, wenn der Berechtigte nicht binnen einem Monat nach Zustellung des Bescheids die Berufung an das Oberversicherungsamt einlegt (§ 1607).

Berufung und Verfahren vor dem Oberversicherungsamt.

Über das Rechtsmittel der Berufung entscheidet die Spruchkammer des Oberversicherungsamts, in dessen Bezirk der Versicherte zur Zeit der Erhebung der Berufung wohnt oder beschäftigt ist (§§ 1675, 1677). Die Berufung bewirkt Aufschub, wenn es sich um Wiederaufnahme des Heilverfahrens (§§ 603, 604) oder um Kapitalabfindung (§§ 616, 617) handelt (§ 1682). Für das Verfahren über die Berufung gelten nach § 1679 die Vorschriften über das Spruchverfahren vor dem Versicherungsamt (in Krankenversicherungssachen) entsprechend, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich vorgeschrieben ist. Die materielle Wahrheit ist von Amts wegen zu erforschen, eine Beweislast liegt den Parteien nicht ob. Im einzelnen gilt folgendes. Der Vorsitzende bereitet die Sache vor; er kann vor der mündlichen Verhandlung Beweis erheben und hierzu nach eigenem Ermessen Zeugen und Sachverständige, auch eidlich, vernehmen, Gutachten von Ärzten und amtliche Auskünfte jeder Art einholen. Auf Antrag kann ein von dem Versicherten oder seinen Hinterbliebenen bestimmter Arzt gehört werden, wenn der Antragsteller auf Erfordern die Kosten vorschießt und auf Entscheidung des Oberversicherungsamts endgültig trägt (§§ 1652, 1681). Die nunmehr folgenden Verhandlungen vor der Spruchkammer sind mündlich und öffentlich. Der Berechtigte kann erscheinen oder sich, wie auch der Versicherungsträger, vertreten lassen. Die erschienenen Parteien und Parteivertreter sind zu hören. Bei ihrem Ausbleiben wird ohne sie verhandelt. Beistände und Bevollmächtigte, die das Verhandeln vor Behörden geschäftsmäßig betreiben, können zurückgewiesen werden, wenn sie nicht zu den Rechtsanwälten oder zu solchen Personen gehören, denen das Verhandeln vor Gericht (§ 157 Z. P. O.) oder die geschäftsmäßige Rechtsvertretung vor den Oberversicherungsämtern gestattet ist (§§ 1660, 1662, 1663). Zur Mitwirkung als Sachverständige sind Ärzte berufen, die auf 4 Jahre von der Beschlußkammer gewählt sind (§ 1686). Hält die Spruchkammer die Sache noch nicht für genügend aufgeklärt, so beschließt sie den erforderlichen Beweis; diese Beweisaufnahme kann sie entweder selbst vornehmen oder dem Vorsitzenden übertragen (§§ 1665, 1652). Die Spruchkammer entscheidet nach Stimmenmehrheit (§ 1667). Das Urteil wird öffentlich verkündet. Eine mit Gründen versehene Ausfertigung wird den Parteien zugestellt (§ 1671). Steht fest, daß das Urteil mit dem

Rekurse nicht angegriffen werden kann (§ 1700), so vermerkt der Vorsitzende der Spruchkammer unter Hinweis auf die gesetzlichen Vorschriften am Schlusse des Urteils, daß dagegen kein Rechtsmittel mehr zulässig ist (§ 1692).

Rekurs und Verfahren vor dem Reichsversicherungsamt.

Gegen die Urteile der Spruchkammern ist in Sachen der Unfallversicherung binnen einem Monat (§ 128) Rekurs zulässig (§ 1699), und zwar nur an das Reichsversicherungsamt, nicht auch an Landesversicherungsämter, weil der Bezirk der Post-Versicherungskommission sich über die Gebiete der Bundesstaaten hinaus erstreckt, für die Landesversicherungsämter bestehen (§ 1708). Der Rekurs ist nach § 1700 ausgeschlossen, wenn es sich handelt um

1. Krankenbehandlung (§ 558 Nr. 1) oder Hauspflege (§ 599),
2. Renten für eine Erwerbsunfähigkeit, die zur Zeit der Entscheidung des Rekursgerichts unstreitig oder nach rechtskräftiger Feststellung vorübergegangen ist,
3. Rententeile, die bei dauernder Erwerbsunfähigkeit für begrenzte und bereits abgelaufene Zeiträume zu gewähren sind,
4. Heilanstaltpflege,
5. Angehörigenrente,
6. Sterbegeld,
7. vorläufige Renten (§ 1585 Abs. 1),
8. Neufeststellung von Dauerrenten wegen Änderung der Verhältnisse,
9. Kapitalabfindung,
10. Kosten des Verfahrens.

Für das Verfahren über den Rekurs dienen die Vorschriften über das Spruchverfahren vor dem Versicherungsamt (in Krankenkassensachen) im allgemeinen als Grundlage (§ 1701). Das Rekursverfahren spielt sich mithin ähnlich ab wie das Berufungsverfahren vor dem Oberversicherungsamt.

Die Wiederaufnahme des Verfahrens.

Ein durch rechtskräftiges Urteil abgeschlossenes Verfahren kann auf Antrag einer Partei und von Amts wegen wieder aufgenommen werden. Die Vorschriften darüber (§§ 1722 bis 1734) entsprechen im wesentlichen dem alten Rechte und schließen sich an die §§ 578 bis 581 der Zivilprozeßordnung an. Als Anfechtungsgründe gelten in der Hauptsache Verfahrensmängel — z. B. unvorschriftsmäßige Besetzung der Spruchstelle, Herbeiführung des Urteils durch eine strafbare Handlung, z. B. durch Meineid — und nachträgliche Auffindung rechtserheblicher Urkunden. Der Wiederaufnahmeantrag ist binnen einem Monat von dem Tage ab, an dem die Partei den Anfechtungsgrund erfährt, zu stellen; nach Ablauf von fünf Jahren vom Tage der Rechtskraft des Urteils ist er nicht mehr statthaft. Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats kann eine abweichende Regelung des Wiederaufnahmeverfahrens erfolgen.

Die Anfechtung

endgültiger rechtskräftiger Bescheide der Versicherungsträger ist im Wiederaufnahmeverfahren nicht angängig, da die Bescheide keine Urteile sind, wenn sie diesen in der Wirkung auch gleichstehen. § 1744 sieht daher ein besonderes Anfechtungsverfahren vor, das den Vorschriften des Wiederaufnahmeverfahrens entsprechend zu regeln ist.

Andere Spruchsachen.

Bei Streitigkeiten, die nicht im Feststellungsverfahren, aber nach ausdrücklicher Vorschrift der Reichsversicherungsordnung im **Spruchverfahren zu** erledigen sind, namentlich also **bei Ersatzansprüchen der Krankenkassen** und der Versicherungsanstalten an die Unfallrenten usw. (§§ 1515, 1540) und bei Widerspruch des Berechtigten gegen die ihm hierfür gemachten Abzüge, entscheidet in erster Instanz das Versicherungsamt (Spruchausschuß), gegen dessen Urteil Berufung beim Oberversicherungsamt (§ 1675) und weiter Revision beim Reichsversicherungsamt (§ 1697) eingelegt werden kann (§§ 1771 bis 1779).

Beschlußverfahren.

Soweit die Reichsversicherungsordnung nicht das Spruchverfahren vorschreibt, ergehen die Entscheidungen der Versicherungsbehörden im Beschlußverfahren (§ 1780). Es handelt sich hierbei um Beschwerden gegen Entscheidungen der Versicherungsträger (§ 1791), des Versicherungsamts (§ 1792) und des Oberversicherungsamts (§ 1793), die nicht das Verfahren über die Feststellung der Leistungen, sondern andere Gegenstände im Gebiete der Unfallversicherung, namentlich die Festsetzung von Strafen, die Umwandlung von Renten in Sachleistungen (§ 121), die Zulassung von Parteivertretern, das Verhältnis der Unternehmer zu den Berufsgenossenschaften u. dgl. betreffen. Für die Unfallversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat das Beschlußverfahren also geringe Bedeutung.

Einführungsgesetz.

Alle Vorschriften, die nur vorübergehende Bedeutung haben, sind nicht in die Reichsversicherungsordnung aufgenommen worden, sondern in einem besonderen Abschnitt A des Einführungsgesetzes enthalten. Dazu gehören Bestimmungen über das Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung, die Durchführung der Organisation, die laufenden Leistungen und erworbenen Ansprüche, die schwebenden Streitigkeiten usw. Ein zweiter Abschnitt B faßt die Änderungen von dauernder Bedeutung zusammen, die durch die Reichsversicherungsordnung für das Gewerbegerichtsgesetz, das Gesetz, betreffend die Kaufmannsgerichte, und die Gewerbeordnung notwendig geworden sind. Für die Unfallversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind im einzelnen folgende Bestimmungen von Bedeutung.

Inkrafttreten.

Die Reichsversicherungsordnung ist, soweit es sich um Maßnahmen zu ihrer Durchführung (Errichtung neuer und Umänderung bestehender Krankenkassen, Errichtung neuer Berufsgenossenschaften, die erforderlichen Änderungen verschiedener Behörden, die Einrichtung der neuen Versicherungsbehörden usw.) handelt, mit ihrer Verkündigung (1. August 1911) in Kraft getreten (Art. 1). Die Vorschriften ihres 4. Buches (Invalidenversicherung) und die zu ihrer Durchführung erforderlichen anderen Vorschriften sind mit dem 1. Januar 1912 in Kraft getreten (Art. 2). Die Tage, mit denen die übrigen Vorschriften der Reichsversicherungsordnung in Kraft treten, sind durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt (Art. 4). Diese Verordnung ist am 5. Juli 1912 (Reichs-Gesetzbl. S. 439) ergangen. Sie setzt im Artikel 3 die Vorschriften des 3. Buches und die zu ihrer Durchführung erforderlichen anderen Vorschrif-

ten der Reichsversicherungsordnung mit dem 1. Januar 1913 und die übrigen Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, insbesondere das 2. Buch (Krankenversicherung), mit dem 1. Januar 1914 in Kraft. Nach einer Entscheidung des Reichsversicherungsamts (Amtliche Nachrichten 1912, S. 875, Ziffer 1620) sind am 1. Januar 1912 zugleich mit dem 4. Buche auch diejenigen Vorschriften des 5. Buches, die das Verhältnis der Invaliden- usw. Versicherung zu den Trägern der Kranken- und der Unfallversicherung sowie zu den anderen Verpflichteten regeln, in Kraft getreten, weil diese Vorschriften zu den zur Durchführung des 4. Buches erforderlichen gehören, und zwar ist ihr Inkrafttreten in vollem Umfange erfolgt, weil die hier geregelten Beziehungen einheitliche Rechtsverhältnisse darstellen, die nicht, je nachdem ein Träger der Invalidenversicherung oder ein anderer Versicherungsträger usw. einen Anspruch erhebt, nach neuem oder nach altem Rechte beurteilt werden können. Dementsprechend sind weiter am 1. Januar 1913 in vollem Umfange diejenigen Vorschriften des 5. Buches in Kraft getreten, die zur Durchführung der Vorschriften des 3. Buches über das Verhältnis der Unfallversicherung zur Krankenversicherung und zu anderen Verpflichteten erforderlich sind. Das gleiche muß von den entsprechenden Vorschriften über das Verfahren gelten.

Verhältnis zum alten Rechte.

Mit dem 1. Januar 1913 ist nach Artikel 5, soweit das Einführungsgesetz nichts anderes vorschreibt, die Reichsversicherungsordnung an die Stelle der entsprechenden Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vom 30. Juni 1900 (des Hauptgesetzes, Reichs-Gesetzbl. S. 585) und des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 1900 (Reichs-Gesetzbl. S. 585) getreten. Hiernach findet die Reichsversicherungsordnung auf alle Unfälle Anwendung, die sich vom 1. Januar 1913 ab ereignet haben.

Übergangsvorschriften.

Für die Übergangszeit bestimmt Artikel 60 folgendes:

> »Die Vorschriften der Reichsversicherungsordnung sind, wenn sie für die Berechtigten günstiger ist, vorbehaltlich der Artikel 85, 87 bis 93, 96 bis 99 auf die erste Feststellung von Entschädigungsansprüchen aus Unfällen anzuwenden, die sich vor dem Inkrafttreten des dritten Buches der Reichsversicherungsordnung (1. Januar 1913) ereignet haben. Dies gilt jedoch nur dann, wenn der Berechtigte schon nach altem Rechte einen Entschädigungsanspruch hatte und über diesen an jenem Tage (1. Januar 1913) noch nicht rechtskräftig entschieden ist.
>
> Für Entschädigungsansprüche, die im Falle der Tötung erwachsen, gilt Absatz 1 nur, wenn auch der Tod des Verletzten vor dem Inkrafttreten des dritten Buches der Reichsversicherungsordnung eingetreten ist.«

Nach der Begründung entspricht dieser Artikel (im Entwurf 53) dem § 27 des Hauptgesetzes von 1900. Der § 27 ist im Eingange folgendermaßen gefaßt: »Die Bestimmungen dieses Gesetzes, insoweit sie für die Berechtigten günstiger sind, finden auch Anwendung usw.« Da die Abweichung des Artikel 60 von diesem Wortlaut in der Begründung nicht weiter erörtert ist, wird angenommen werden können, daß beide Vorschriften den gleichen Sinn

haben sollen, daß mithin zur Ermittelung des günstigeren Ergebnisses nicht die Leistungen nach neuem Rechte und die nach altem Rechte im ganzen zu vergleichen sind, sondern daß teils neues, teils altes Recht nebeneinander für denselben Unfallverletzten angewendet werden kann, je nachdem die eine oder die andere Vorschrift günstiger ist. Somit ist z. B. für einen Verletzten, dessen Jahresarbeitsverdienst nach der Reichsversicherungsordnung zu berechnen ist, weil sie darin günstiger ist, gleichwohl der Ersatzanspruch der Krankenkasse nach § 25 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu regeln, weil danach höchstens drei halbe Monatsbeträge der Rente zu überweisen sind, während nach der Reichsversicherungsordnung die halbe Rente auch über die drei Monate hinaus bis zum Ablauf der Krankengeldzahlung überwiesen werden müßte.

Nicht anwendbar ist das neue Recht, wenn ein Anspruch zwar danach gegeben wäre, aber nach altem Rechte nicht besteht. Dies trifft z. B. zu, wenn ein Verwandter der aufsteigenden Linie von dem Verletzten zwar wesentlich, aber nicht überwiegend seinen Unterhalt bezogen hat, oder wenn ein Anspruch zwar nach neuem Rechte noch geltend gemacht werden könnte, nach altem Rechte aber bereits verjährt ist. Dagegen ist die Reichsversicherungsordnung auch nach Zustellung des berufungsfähigen Bescheids noch anwendbar, solange die Berufungsfrist noch nicht abgelaufen ist oder die Berufung oder der Rekurs noch schwebt, mithin die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist. Der Absatz 2 des Artikels 60 ist dahin zu verstehen, daß nur, wenn auch der Tod vor dem 1. Januar 1913 eingetreten ist, die Wahl des für den Berechtigten günstigeren Rechtes zulässig ist. Ist der Tod erst später eingetreten, so gilt immer das neue Recht, auch wenn der Unfall vor dem 1. Januar 1913 liegt.

Welchen **Einfluß** die Reichsversicherungsordnung **auf die bereits unter dem alten Rechte begründeten Verhältnisse** hat, ist im Artikel 60 nicht geregelt. Darüber ergibt sich aus einer Entscheidung des erweiterten Senats zu § 27 des Hauptgesetzes von 1900 (Amtliche Nachrichten 1903, S. 349, Nr. 1987) folgendes. Die den Anspruch selbst betreffenden Vorschriften, deren Anwendung von besonderen im Laufe des Rentenbezugs eintretenden Tatsachen abhängt, müssen aus dem neuen Rechte entnommen werden, wenn diese Tatsachen sich unter der zeitlichen Herrschaft der neuen Vorschriften zutragen. Ist keine neue Tatsache eingetreten, so dauern die bisherigen Verhältnisse unverändert fort. Demgemäß bewirkt z. B. eine nach dem 1. Januar 1913 eingetretene Änderung der Verhältnisse eines Rentenempfängers die Anwendung der §§ 608 ff. bei der Neufeststellung der Rente. Schwierig ist in diesem Zusammenhange die Beurteilung der Frage, inwieweit die Scheidung der Renten in vorläufige und Dauerrenten auf die nach altem Rechte festgesetzten Renten Einfluß hat. Das Reichsversicherungsamt hat dazu vorbehaltlich der Entscheidung im Spruchverfahren Stellung genommen (Amtliche Nachrichten 1913, S. 396, Ziffer 2605). Daraus ist folgendes zu entnehmen. Eine nach altem Rechte festgestellte Rente ist dann als Dauerrente anzusehen, wenn sie nach Ablauf von zwei Jahren seit Rechtskraft der ersten endgültigen Rentenfeststellung festgestellt worden ist; denn sie ist bereits mit Jahresbindung festgesetzt, und das ist das materiellrechtliche Kennzeichen der Dauerrente. Eine solche Rente ist mithin auch künftig nur in Jahresfristen änderungsfähig (§ 609), und dabei gilt das besondere Einspruchsverfahren (§§ 1600 bis 1605), nicht aber das Rekursverfahren (§ 1700 Nr. 8). Alle anderen nach altem Rechte festgestellten Renten sind weder vorläufige — weil bei ihnen nicht die Neufeststellung (als Dauerrente) ohne Änderung der Verhältnisse und unter Nachprüfung des Jahres-

arbeitsverdienstes zugelassen ist — noch Dauerrenten, weil ihre Änderung noch jederzeit vorgenommen oder beantragt werden darf. Für sie gelten von den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung nur die allgemeinen, nicht die besonderen für vorläufige und nicht die besonderen für Dauerrenten. Der Jahresarbeitsverdienst bleibt daher unabänderbar. Die Renten können nur bei wesentlicher Änderung der Verhältnisse (nicht ohne weiteres 2 Jahre nach dem Unfall) geändert werden. Die Änderung kann jederzeit vorgenommen und beantragt werden, und dabei gilt das gewöhnliche Einspruchsverfahren. Beim Erlaß des Änderungsbescheids muß dazu Stellung genommen werden, ob die nach neuem Rechte festzustellende neue Rente eine vorläufige oder — wenn seit dem Unfall 2 Jahre verstrichen sind (§ 1585) — eine Dauerrente ist. Wird die Rente erstmalig als Dauerrente festgestellt, so ist die Änderung rekursfähig. Die zuerst nach altem Rechte festgesetzten, nachher aber nach neuem Rechte geänderten Renten sind nunmehr ebenso zu behandeln, als wären sie von vornherein nach neuem Rechte als vorläufige oder als Dauerrenten festgestellt worden.

Der Artikel 60 bezieht sich nicht auf das Verfahren, sondern verweist dieserhalb ausdrücklich auf die dafür geltenden anderen Artikel, aus denen folgendes hervorzuheben ist. Grundsätzlich wird ein Verfahren, das am 1. Januar 1913 bereits anhängig ist, nach den bisher geltenden Vorschriften über das Verfahren erledigt (Art. 85). Ausnahmen gelten jedoch in folgenden Fällen. Für die erstmalige Feststellung der Leistungen und für die Neufeststellung der Leistungen nach Heilanstaltpflege regelt sich das Verfahren nach der Reichsversicherungsordnung, wenn am 1. Januar 1913 der Vorbescheid noch nicht erteilt war (Art. 88). Für die Neufeststellung von Leistungen nach Änderung der Verhältnisse sind die alten Verfahrensvorschriften anzuwenden, wenn

dem Berechtigten die Unterlagen mitgeteilt worden sind, auf Grund deren die Rente gemindert oder entzogen werden soll, oder

der Anspruch auf Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente angemeldet, oder

der Antrag auf Entscheidung bei dem Schiedsgerichte gestellt worden ist (Art. 89).

In Fällen, in denen Leistungen eingestellt werden sollen, weil das Recht auf den Bezug der Rente ruht oder eine Unfallrente durch Kapitalzahlung abgelöst werden soll, sind die Vorschriften der Reichsversicherungsordnung anzuwenden, wenn am 1. Januar 1913 noch kein Bescheid erteilt war (Art. 90). Allgemein treten zur Erledigung anhängiger Sachen, auf welche die alten Vorschriften anzuwenden sind, an die Stelle der Schiedsgerichte die Oberversicherungsämter nach ihrer Errichtung und an die Stelle der alten Senate die neugebildeten Senate des Reichsversicherungsamts (Art. 97).

Den Schluß des Einführungsgesetzes bildet eine Vorschrift über den Einfluß der Reichsversicherungsordnung auf andere Gesetze usw. Artikel 104 bestimmt:

> »Soweit Gesetze und andere Rechtsnormen auf Vorschriften verweisen, welche die Reichsversicherungsordnung oder dieses Gesetz übernimmt, ändert oder aufhebt, treten an deren Stelle die entsprechenden Vorschriften der Reichsversicherungsordnung oder dieses Gesetzes.«

KLEINE MITTEILUNGEN.

Stationen für funkentelegraphische Nebelsignale. Die nordfranzösische Küste wird gegenwärtig mit kleinen Funkenstationen versehen, die dazu dienen sollen, die Schiffe bei nebligem Wetter rechtzeitig vor Klippen, Brandung usw. zu warnen und ihnen die genaue Bestimmung ihres Standorts zu erleichtern. Vorbedingung für die Erreichung dieser Zwecke ist, daß eine genügende Zahl von Funkenstationen vorhanden ist, daß die Schiffe mit den erforderlichen besonderen Empfangsapparaten ausgerüstet sind und sich innerhalb der Reichweite zweier Stationen befinden. Einen wesentlichen Vorzug dieser Anlagen, die nach Möglichkeit auf Leuchttürmen, beim Fehlen solcher aber auch an anderen hochragenden Punkten eingerichtet werden, stellen die verhältnismäßig geringen Kosten dar, die ihre Erbauung und Ausrüstung erfordert. Bedienungspersonal ist, soweit das Abgeben der Signale in Betracht kommt, nicht nötig. Zwei auf kleinen Inseln nordwestlich und südwestlich des Hafens von Brest errichtete Stationen sind bereits im Betriebe und arbeiten zur vollsten Zufriedenheit. Sie geben mit Hilfe eines selbsttätigen Kontaktschließers nach Art der Morsetasten in regelmäßigen Zwischenräumen zwei verschiedene Zeichen ab, von denen das eine alle 10 Sekunden, das andere jede halbe Minute hinausgeht. Man beabsichtigt außerdem, den einzelnen Stationen noch je ein bestimmtes, von ihnen mit abzugebendes Zeichen beizulegen, an dem die Ursprungstelle eines Zeichensatzes sofort erkannt werden kann. Eine Anzahl von Schiffen ist heute bereits mit den besonderen Empfangsapparaten versehen. Diese Schiffe sind daher auch in der Lage, die Zeichen der Gebestationen aufzufangen und die Richtung, aus der sie kommen, sowie ihre Bedeutung leicht und genau zu ermitteln. Es unterliegt hiernach keinem Zweifel, daß sie den Ärmelkanal und die nordfranzösischen Küstengewässer bei nebligem Wetter mit größerer Sicherheit als ohne jene Signale werden durchfahren können, sobald eine ausreichende Zahl von Leuchttürmen mit selbsttätigen Gebestationen ausgerüstet sein wird. Demnächst werden zwei weitere, vor der Einfahrt in den Hafen von Le Havre liegende Stationen dem Betriebe übergeben werden. Außerdem hat man bereits Plätze für andere Küstenstationen ausgesucht. Sie sollen durchweg nur eine sehr beschränkte, über den Bezirk der allernächsten Küstengewässer nicht hinausgehende Reichweite erhalten, damit sie die jenseits dieses Bezirks befindlichen Schiffe nicht beunruhigen, sich nicht gegenseitig stören und dadurch den Schiffern die Entzifferung der ihnen zugehenden Zeichen erschweren.

LITERATUR.

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Monatsschrift, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H. Berlin-Wilmersdorf. III. Jahrgang, Heft 4.

Im Juli-Heft erörtert Prof. Dr. Robert Sieger, Graz, »Das bosnisch-herzegowinische Bahnproblem«. Aus dem Vorhandensein verschiedener Spurweiten bei den Eisenbahnen in Bosnien-Herzegowina ergeben sich Schwierigkeiten für die Ausgestaltung des Netzes, die nach der wirtschaftlichen Entwicklung und aus militärischen Gründen notwendig wird und nach den Vereinbarungen zwischen Österreich und Ungarn vom November 1912 für dieses gemeinsame Verwaltungsgebiet auch schon angebahnt ist. Sie bezweckt nach den ge-

planten Neubauten und Änderungen neben der Erschließung großer Gebiete eine engere Verbindung Bosniens mit Mitteleuropa und den adriatischen Häfen. Das aufblühende Land wird dadurch auch dem Verkehr und Handel Deutschlands leichter zugänglich. Jene Schwierigkeiten sollen dadurch gelöst werden, daß neben den Normalspurbahnen ein zusammenhängendes Schmalspurnetz mit dem Mittelpunkte Sarajevo erhalten bleibt, das sich nach vier Richtungen: Ostgrenze (Serbien), Savebahn, Spalato und Gravosa gabelt. Der erhoffte Anschluß an das größtenteils (abgesehen von den Orientbahnen) in der bosnischen Spurweite von 76 cm ausgebaute serbische Netz würde dieses mit dem guten Hafen Spalato in Verbindung bringen und damit als ein Stück Donau–Adriabahn einerseits Serbien den Zugang zum Meere und anderseits einem für den Weltverkehr verheißungsvollen Hafen ein weites Hinterland schaffen.

Unter den »Problemen der deutschen Binnenschiffahrt« tritt Dr. Th. Kreuzkam, Berlin-Wilmersdorf, für die von der preußischen Regierung abgelehnte Mosel–Saar-Kanalisierung ein, die bestimmt sei, die für den Massengutverkehr unzureichende Eisenbahnverbindung zwischen dem größten deutschen Kohlengebiet im Ruhrbecken und dem größten deutschen Erzgebiet (Minettebezirk im Südwesten des Reichs) zu ergänzen, für dieses Gebiet den Rohstoffbezug zu verbilligen, den im Gesamtinteresse der deutschen Eisenindustrie liegenden Zugang zum Weltmarkte zu erleichtern und die Ausfuhr zu heben, auf die Deutschland angewiesen sei. Der von der Ruhrindustrie befürchtete Einbruch in ihr engeres Versorgungsgebiet, wozu schon jetzt und noch mehr nach Ausbau des mitteldeutschen Kanalnetzes die Seehäfen gehören, wäre nicht einmal sicher; eine solche Möglichkeit, die überdies durch Kanalabgaben für Halbfabrikate und Fertigware auszugleichen wäre, könnte auch nicht als Grund gelten, ein großes Verkehrsunternehmen zu unterlassen; Einbußen an Frachten würden durch die gewerbliche Belebung an den kanalisierten Flüssen einzubringen sein. Zur Entlastung der Eisenbahnen müsse ein Teil des Verkehrs auf den Wasserweg abgeschoben werden, dabei bilde die kanalisierte Mosel ein Anschlußglied für den Rhein–Herne-Kanal.

Als zweiten Beitrag für »Die Seeschiffahrt der Kulturnationen« bringt Dr. Paul Martell, Berlin-Halensee, eine Beschreibung der Flotte der großen holländischen Schiffahrtsgesellschaften unter besonderer Berücksichtigung der Postdampferlinien und unter Aufzählung der hauptsächlichsten Frachtgüter sowie unter Darlegung der Bedeutung der beiden Häfen Amsterdam und Rotterdam mit ihren Anlagen und Zufahrtstraßen zum Meere.

Oberleutnant a. D. Franz Kolbe, Berlin-Schöneberg, bespricht die Vorteile einer afrikanischen Querbahn von Duala über Fort Archambault, dem Mittelpunkt des französischen Tschadseegebiets, über El Facher und El Obeid zum Anschluß an das Sudan-Eisenbahnnetz. Kamerun sei nach seiner Lage am Guineabusen von der Natur berufen, das Durchgangsland für die Waren des zentralen Sudan zu werden.

O. Sperber, New York, schildert die Entwicklung des drahtlosen Telegraphennetzes in Süd- und Mittelamerika, das die beträchtlichen Gebirgshöhen, die Sumpf- und Urwaldgebiete und Grassteppen überspanne, die West- und Ostküste Südamerikas an mehreren Stellen verbinde und sich mit anderen Anlagen zu einem von Feuerland bis Alaska reichenden Verkehrsweg ergänze.

Unter den verkehrspolitischen Tagesfragen wird eine Aufsatzreihe über »Die internationalen Eisenbahnrouten durch Deutschland und die Schweiz« eingeleitet. Ferner enthält das Heft eine Menge kürzerer Nachrichten aus dem allgemeinen Verkehrs- und Wirtschaftsleben sowie einen Bericht über die Rechtslage bei Erwerb und Nutzbarmachung von Wasserkräften in Norwegen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 21. BERLIN, NOVEMBER. **1913.**

Zum fünfzigjährigen Bestehen des Berliner Paketpostamts.

Von Postdirektor Beintker in Berlin.

Die Aushändigung der an Empfänger in Berlin gerichteten gewöhnlichen Pakete im Wege der Ausgabe am Schalter oder der Zustellung in das Haus lag bis Ende November 1863 dem Hofpostamt ob. Am 1. Dezember 1863 wurde der Dienstzweig von dem Betriebe des Hofpostamts abgelöst und einer besonderen Postanstalt übertragen, die unter dem Namen »Postexpedition Nr. 24 für Paketbestellung« auf dem Grundstücke des Postwagenhofs an der Ecke der Oranienburger Straße und der Artilleriestraße ins Leben trat. Am 1. Dezember 1913 werden also seit Entstehung des Berliner Paketpostamts 50 Jahre verflossen sein.

Zwischen den beiden Tagen, die den fünfzigjährigen Abschnitt begrenzen, liegt eine wahrhaft große Zeit. In ihren Beginn fallen unsere Kriege mit all dem glänzenden Heldentume, das in Erfüllung des Sehnens ganzer Geschlechter zur Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs geführt hat. Auf dieser neuen Grundlage staatlichen Lebens und dem alten Grunde der tüchtigen Eigenschaften unseres Volkes blühte dann, unterstützt durch staunenswerte Fortschritte der Technik, das wirtschaftliche Leben in Deutschland in beispielloser Weise empor. Alle Gebiete der geistigen und materiellen Kultur erfassend, hob die erfreuliche Entwicklung in besonderem Maße auch die Verkehrsverwaltungen empor und stellte namentlich die Post auf eine Höhe, in der sie nach dem Umfange der Leistungen und der Vielseitigkeit ihrer Aufgaben von keiner fremdländischen Verwaltung übertroffen oder auch nur erreicht wird. In welchem Grade das Berliner Paketpostamt von dem Aufschwunge des deutschen Postwesens mit ergriffen worden ist, läßt sich aus der nachstehenden Darstellung seiner Entwicklung und seiner wesentlichen Einrichtungen erkennen.

Den Namen »Postexpedition Nr. 24 für Paketbestellung« hat die neue Verkehrsanstalt bis zum Schlusse des Jahres 1871 geführt, worauf sie die Bezeichnung »Postamt Nr. 24 für Paketbestellung« erhielt. Den jetzigen Namen »Paketpostamt« trägt sie seit dem 1. Juli 1875.

Der Umfang des Aufgabenkreises des Paketpostamts hat sich wiederholt geändert. Neben der Ausgabe und Bestellung der gewöhnlichen Pakete hatte die Postexpedition Nr. 24 noch den gesamten Berliner Postwagenpark zu verwalten und die damalige, in der Nähe gelegene Privatposthalterei zu beaufsichtigen. Die Posthalterei wurde am 1. Februar 1874 durch das Postfuhramt ersetzt, und auf dieses ging gleichzeitig die Leitung des Postfuhrbetriebs über. Die Verwaltung des Postwagenbestandes blieb noch jahrelang beim Paketpostamt; erst im Jahre 1898 hat das Postfuhramt auch diese Tätigkeit übernommen. Als neuer Dienstzweig trat zu den Obliegenheiten des Paketpostamts am 1. Juni 1876 die Bestellung der Wert- und Einschreibpakete in den damals noch schwach bebauten und daher zum Befahren durch besondere Wertwagen sich nicht eignenden Außenbezirken hinzu. Im inneren Stadtgebiete, dessen Grenze im allgemeinen der Linie des Stadtringes der Straßenbahn folgte, verblieb die Wertbestellung dem Hofpostamte. Infolge Ausbaues der äußeren Stadtteile wurde die Grundlage der Einrichtung allmählich hinfällig; die Ober-Postdirektion Berlin hat daher gegen Ende des Jahres 1910 die ganze Wertbestellung wieder dem Hofpostamte zugewiesen. Von der Wertbestellung ganz befreit zu werden, war dem Paketpostamt erwünscht, weil die für die Wertpakete erforderlichen Einrichtungen sich nur schwer in den sonstigen, auf Massenverkehr zugeschnittenen Betrieb des Paketpostamts einfügten und die in vielen Fällen nicht zu umgehende Hin- und Hersendung der Wertpakete zwischen Hofpostamt und Paketpostamt mit manchen Unzuträglichkeiten verbunden war. Die Änderung hat sich denn auch in der Folge als höchst vorteilhaft erwiesen. Seit 5 Jahren ist beim Paketpostamt eine nur an Werktagen geöffnete Annahmestelle für gewöhnliche Pakete eingerichtet, die an die Stelle der Paketannahme des gegenüberliegenden Postamts 24 getreten ist. Ihr Umfang hält sich in mäßigen Grenzen; die Einlieferung betrug 1912 438 439 Pakete. Darunter befinden sich rund 11 600 Pakete, die von den Paketbestellern unterwegs angenommen worden sind. Die Einrichtung, daß die Besteller gegen die vorgeschriebene Einsammlungsgebühr Pakete am Wagen entgegennehmen oder auf Bestellung aus den Wohnungen abholen, besteht in Berlin seit dem 1. März 1878.

Das Bestellgebiet des Paketpostamts umfaßt das ganze Weichbild von Berlin und außerdem Teile von Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Neukölln, Treptow, Boxhagen-Rummelsburg und Lichtenberg. Es deckt sich mit dem Gebiete der Berliner Briefbestellämter, das an verschiedenen Stellen in den Bereich der Vorortgemeinden hineinragt, also nicht durchweg mit der Gemeindegrenze zusammenfällt. Der Ursprung der Abweichung liegt teils in der baulichen Entwicklung Berlins und seiner Vororte, teils in Gründen der Zweckmäßigkeit. Im Bezirke des Paketpostamts haben ihren Wohnsitz heute dreimal soviel Einwohner als bei der Errichtung der Postanstalt; die darin ursprünglich vorhandenen freien Flächen sind infolge der fortschreitenden Bebauung bis auf geringe Teile verschwunden, und die Häuserreihen haben sich allmählich bis an die Grenze vorgeschoben. Es sind deshalb zahlreiche Bestellreviere vorhanden, die vom Paketpostamte so weit entfernt sind, daß die Bestellwagen sie erst nach einer Fahrzeit von 40 Minuten erreichen. Sind danach die Einflüsse der fortschreitenden äußeren Ausdehnung Berlins auf das Paketpostamt auch nicht mehr so merkbar als in den vergangenen Jahrzehnten, so sind sie immerhin noch in gewissem Umfange vorhanden; anderseits macht sich für den Betrieb des Paketpostamts die neue Erscheinung geltend, daß im Innern der Stadt die ehemaligen Privathäuser immer mehr reinen Geschäftshäusern von oft erstaunlichem Umfange Platz machen, während die

Bewohner jener Privathäuser sich in den äußeren Stadtgebieten oder den Vororten niederlassen.

Wir gehen nun auf die Baugeschichte des Paketpostamts über. Der eingangs erwähnte Postwagenhof an der Oranienburger Straße und der Artilleriestraße hatte eine Größe von 5900 qm und war von der Postverwaltung im Jahre 1828 für 72 000 ℳ angekauft worden. Der Betrag erscheint uns heute als ein Spottpreis gegenüber dem jetzigen Werte der Fläche, den man auf etwa 4 bis 5 Millionen Mark schätzen darf. Im Süden wurde das Grundstück von der Ziegelstraße begrenzt. Zur Verbreiterung dieser Straße hatte die Postbehörde bald nach Ankauf des Grundstücks in seiner ganzen Länge einen Streifen von 6 m Breite abgegeben. Als das neue Amt nach dem Wagenhofe verlegt wurde, stand vorn an der Oranienburger Straße ein zweistöckiges Gebäude. Im oberen Geschoß enthielt es die Räume des damals Postmontierungsdepot genannten Postzeugamts sowie die Dienstwohnung des Depotvorstehers und im Erdgeschosse die Dienstwohnungen des Wagenaufsehers und des Hofwächters. Auf das Vordergebäude folgten zu beiden Seiten des Hofes lange Wagenschuppen. An der Ziegelstraße stand, das Grundstück nach Süden abschließend, ein niedriges Quergebäude; in ihm war früher für einige Zeit die Freimarkendruckerei untergebracht. Hier wurden die ersten Packkammerräume eingerichtet. Die Paketausgabe und die Verwaltungstellen fanden zunächst in einem Teile der Wagenschuppen nach den notwendigen baulichen Änderungen ein Unterkommen. Von den bezeichneten Gebäuden ist schon seit einem Menschenalter nichts mehr vorhanden. Der Wagenschuppen an der Artilleriestraße wurde bereits 1865 abgebrochen und durch einen 1866 vollendeten Neubau ersetzt. Das Erdgeschoß nahm die Ankunfts- und Bestellpackkammer, das obere Geschoß die Verwaltungstellen auf. Nach und nach wurde das Grundstück völlig neu bebaut. Das bisherige Hauptgebäude, Oranienburger Straße 70, bildete den Schluß der Neubauten und wird seit dem 1. April 1887 benutzt. Nach Abbruch des ersten Wagenschuppens erwies sich der Platz für die Aufstellung der Postwagen zu eng, und es mußte für sie nach einer angemessenen anderen Unterkunft gesucht werden. Die Postbehörde kaufte daher 1866 das 1907 qm große Nachbargrundstück an der Ziegelstraße für 115 335 ℳ an und ließ es in den beiden Jahren 1866 und 1867 mit einer umfangreichen Wagenhalle bebauen. Bei dem wachsenden Raumbedarfe des Paketpostamts für seinen inneren Betrieb und bei der steigenden Zahl der Wagen genügte die Maßregel nicht auf die Dauer, später mußte daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, neun Stadtbahnbogen an der Georgenstraße zur Wagenaufstellung zu benutzen. Im Jahre 1888 sah sich die Postverwaltung zu einer weiteren Vergrößerung des Postgrundstücks genötigt; zu diesem Zwecke erwarb sie die nächste, an der Ziegelstraße gelegene Fläche in einer Größe von 1154 qm zum Preise von 162 800 ℳ. Die darauf errichtete Wagenhalle wurde 1889 vollendet. Im vollen Umfange dienten die Wagenhallen ihrem Zwecke nur wenige Jahre; bereits 1892 wurde von der älteren Wagenhalle etwa die Hälfte abgezweigt, und in die zweite Wagenhalle ein mit dem Erdgeschosse durch eine Kettenbahn verbundenes Zwischengeschoß eingebaut, um einen Teil der Bestellpackkammern darin unterzubringen, für die die bisherigen Räume zu eng geworden waren. Als nach Jahren auch diese Räume für den Paketverkehr nicht mehr genügten, hörte die Unterstellung der Wagen in gedeckten Hallen ganz auf; sie stehen seitdem auf den Höfen im Freien. Die Wagenhallen aber wurden für den Bestellbetrieb und eine Zweigpaketausgabestelle eingerichtet. Da für die Wagen Raum geschaffen und auch für den stark gestiegenen sonstigen Dienst des Paketpostamts gesorgt werden mußte, sind den oben erwähnten Grundstücksankäufen immer weitere gefolgt.

Es wurde erworben das Grundstück

Oranienburger Straße 71/72	1898,	Größe	3290 qm,
Oranienburger Straße 73.............	1901,	-	1200 -
Ecke Monbijou-Ziegelstraße..........	1905,	-	1760 -
Oranienburger Straße 74.............	1907,	-	1212 -
Oranienburger Straße 75.............	1907,	-	1506 -
Oranienburger Straße 76.............	1910,	-	469 - .

Jetzt ist das ganze Häuserviertel, das von der Oranienburger Straße, der Artillerie-, Ziegel- und Monbijoustraße begrenzt wird, im Eigentume des Reichs. Es umfaßt einen Flächeninhalt von rund 18 500 qm und hat ohne die Anliegerbeiträge 4 382 835 ℳ gekostet. Auf dem östlichen Teile an der Oranienburger, Monbijou- und Ziegelstraße ist in den letzten Jahren, die sich wegen der Bauarbeiten für den Betrieb des Paketpostamts sehr schwierig gestalteten, ein gewaltiger viergeschossiger Neubau entstanden, der eine Fläche von etwa 6400 qm bedeckt. Die beiden oberen Geschosse, ausgedehnte, luftige Säle enthaltend, sind für das Haupt-Telegraphenamt bestimmt, das in einigen Monaten von der Französischen Straße dahin verlegt werden wird. Dann folgt ein Zwischengeschoß mit mehreren Bestellpackkammern. Vom Zwischengeschosse führt zum Erdgeschoß eine sehr leistungsfähige und im Betriebe nicht nur einfache, sondern auch billige Kettenbahn, auf der in 80 Sekunden gleichzeitig elf Handwagen aufwärts und elf Handwagen abwärts befördert werden können. Die Leistungsfähigkeit der Bahn ließe sich durch Einfügung weiterer Mitnehmer in die Ketten noch steigern, doch liegt dazu vorläufig kein Bedürfnis vor. Im Erdgeschosse befindet sich die 900 qm große Ankunftspackkammer mit 15 Einladefenstern; unmittelbar daran schließt sich eine rund 2200 qm umfassende Bestellpackkammer. Mit den oberen Packkammern zusammen stehen dem Paketpostamte für Bestellzwecke 4800 qm zur Verfügung. Außerdem enthält das Erdgeschoß die Hauptpaketausgabe mit einem Flächeninhalte von rund 1400 qm und vorn an der Oranienburger Straße noch die Annahmestellen und andere Räume des Haupt-Telegraphenamts. Im Keller sind die Kleiderräume des Paketpostamts und eine ausgedehnte Zweigpaketausgabe untergebracht. Eine weitere Zweigausgabe befindet sich in den Erdgeschoßräumen des ehemaligen Logengebäudes, wo vorher die Hauptausgabe war. Die früheren Wagenhallen und späteren Bestellpackkammern sind sämtlich abgebrochen worden. Es ist ein eigenartiges Zusammentreffen, daß das Paketpostamt gerade zur Zeit seines fünfzigjährigen Bestehens so umfangreiche, schöne und die ehemalige Betriebszersplitterung ganz beseitigende Räume erhalten hat. Wahrlich eine Festgabe von unschätzbarem Werte!

Außer dem Paketpostamte sind auf dem Grundstücke noch das Fernsprechamt 3, das die oberen Räume der alten Landesloge innehat, und im Hauptgebäude an der Oranienburger Straße die Bauabteilung III des Telegraphenbauamts sowie das Neubaubureau untergebracht. In früheren Jahren haben dort längere Zeit oder vorübergehend das Postzeugamt, eine Postzollexpedition, das Haupt-Fernsprechamt bis zu seiner Verlegung nach der Französischen Straße, die Amtsbedürfnisstelle des Briefpostamts, eine Abteilung der Apparatwerkstatt, verschiedene Dienststellen der Ober-Postdirektion und ein Teil des Telegraphen-Schulamts ihre Tätigkeit ausgeübt. Das Vorderhaus, Oranienburger Straße 70, enthält außer zahlreichen Dienststellen die Dienstwohnung des Postdirektors und des Hauswarts; auch für den Vorsteher des Haupt-Telegraphenamts wird darin im nächsten Jahre eine Dienstwohnung eingerichtet werden.

Über die Verkehrsentwicklung des Packetpostamts gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Zahl der Pakete	Steigerung	Jahr	Zahl der Pakete	Steigerung
1864	1 087 128	—	1894	7 374 937	69 v. H. in 10 Jahren
1874	2 316 780	113 v. H. in 10 Jahren	1904	11 661 732	58 v. H. in 10 Jahren
1884	4 366 926	89 v. H. in 10 Jahren	1912	15 336 969	32 v. H. in 8 Jahren.

Die Übersicht zeigt, daß die Paketzahl im ganzen außerordentlich stark gestiegen ist, während der Prozentsatz der Steigerung dauernd fällt, was u. a. auf dem Umstande beruht, daß nach den Jahren einer geradezu stürmischen Entwicklung die Bevölkerungszunahme in Berlin im wesentlichen ihr Ende ererreicht hat, sich zeitweilig sogar in einem Rückgange befindet. Die Steigerung im ganzen ist indes noch in jedem zehnjährigen Zeitraume größer gewesen als in dem vorhergehenden. Ob dies aber auch in dem Zeitraume 1904/14 der Fall sein wird, scheint zweifelhaft, weil die Vermehrung seit Monaten unter dem Drucke ungünstiger politischer Verhältnisse nur gering war. Im übrigen sind die Schwankungen in der Zunahme der Paketzahl von Jahr zu Jahr je nach dem Stande der wirtschaftlichen Entwicklung sehr beträchtlich.

Von den im Jahre 1912 bearbeiteten 15 336 969 Paketen sind 8 822 118 den Empfängern mit den gewöhnlichen Bestellfahrten zugestellt und 5 331 157 am Ausgabeschalter verabfolgt worden. 757 187 zu verzollende Pakete haben die Empfänger bei den Zollstellen abgeholt. 60 589 Sendungen entfallen auf den Eilbestelldienst. 363 454 Stück sind nach- oder zurückgesandt oder, als unrichtig nach Berlin gerichtet, auf die Vorortspostanstalten usw. abgewiesen worden. 2464 Pakete hat das Paketpostamt bei den an allen Werktagen um 7 Uhr abends am Ausgabeschalter stattfindenden Versteigerungen verkaufen lassen. Hierbei sei erwähnt, daß gleichzeitig auch die aus beschädigten Sendungen herrührenden Gegenstände, deren Annahme die Empfänger abgelehnt haben, versteigert werden, und daß die Versteigerungen sich eines zahlreichen Besuchs erfreuen.

Der Beamten- und Unterbeamtenkörper umfaßte am 1. Dezember 1863 86 Köpfe: 1 Postdirektor, 22 nachgeordnete Beamte, 29 Paketbesteller und 34 Unterbeamte für den inneren Dienst. Jetzt sind 926 Beamte und Unterbeamte vorhanden, nämlich 1 Postdirektor, 1 Vizedirektor, 4 Postinspektoren, 9 Obersekretäre, 19 Sekretäre, 90 Oberassistenten und Assistenten, 1 Postgehilfin, 170 Oberschaffner, 469 Postschaffner, 152 Postboten und 10 Personen im Arbeiterverhältnisse (Badewärter, Hoffeger, Lichtwärter, Korbwagenreiniger). In der Weihnachtszeit steigt der Personalbestand, an den einzelnen Tagen nach dem Verkehrsumfange schwankend, bis zu einer Höchstkopfstärke von 1965 an. Da das Paketpostamt nicht mehr wie früher am 18., sondern erst am 21. Dezember mit den besonderen Weihnachtseinrichtungen beginnt und den Dienst nach und nach anders ausgestaltet hat, ist die Zahl der Aushilfen im Beamten- und Unterbeamtendienste ständig gefallen. Beispielsweise entstanden Weihnachten 1900 7399, Weihnachten 1912 aber nur 5410 Aushelfertage trotz beträchtlicher Verkehrszunahme. Einem übermäßigen Anwachsen der Zahl der Beamten und Unterbeamten hat sich durch Änderung der Einrichtungen des Amtes, durch Zusammenfassen von Dienstgeschäften in einer Hand, durch Einführung von Stichproben an Stelle ausgedehnter Prüfungen und durch andere weitgehende Vereinfachungen

entgegenwirken lassen. In dieser Hinsicht sind auch die Ersetzung der Portozutaxierung durch eine einfache, aber die Einnahme durchaus sichernde Selbstbelastung des Amtes und vor allem die Aufhebung des erstmaligen Verlesens der Bestell- und des größeren Teiles der Ausgabepakete zu nennen. Den Anstoß zu der Änderung hatte der Umstand gegeben, daß bei Beibehaltung des alten Verfahrens wegen der eingetretenen Verkehrssteigerung eine Personalvermehrung um etwa 100 Arbeitskräfte hätte eintreten müssen. Der Erfolg der Maßnahme, mit der das Paketpostamt im Januar 1907 als erste Postanstalt im Reichs-Postgebiete den Anfang gemacht hat, war durchschlagend; er führte eine wesentliche Beschleunigung im Betriebe herbei, schuf Übersichtlichkeit und Klarheit und machte so viel Personal in der Ankunftspackkammer frei, daß der Mehrbedarf an Arbeitskräften in der Bestellungs- und Ausgabeabteilung damit gedeckt werden konnte.

Die Entwicklung des Bestelldienstes hat sich unter manchen Wandlungen vollzogen. Seit dem Jahre 1877 fanden werktäglich drei Bestellfahrten, die um 8, 12 und 4 Uhr begannen, Sonntags zwei Bestellfahrten statt. Dann führten die Bestrebungen auf Erweiterung der Sonntagsruhe dahin, daß die zweite Sonntagsbestellung zunächst für die Sommermonate und später, im Jahre 1883, ganz aufgehoben wurde. Seit Juli 1899 finden an den Werktagen nur noch zwei Bestellfahrten statt, die um 8 Uhr vormittags — Montags um $7^1/_2$ Uhr vormittags — und um 4 Uhr nachmittags beginnen. Die Beschränkung ergab sich von selbst, als es nach vielen Mühen gelang, die mit den Frühzügen eintreffenden Pakete, für die die zweite Fahrt hauptsächlich eingerichtet war, zum Vorteil für das Publikum noch in die erste Fahrt zu bringen. Diese bedeutsame Leistung war und ist auch heute noch schwierig, denn in der Zeit von 6 bis $7^1/_2$ Uhr vormittags gehen beim Paketpostamte durchschnittlich 10 000 Pakete ein, die sämtlich noch für die erste Fahrt und die Paketausgabestellen bearbeitet werden müssen. Im Jahre 1905 wurde das Paketpostamt beauftragt, den Versuch zu machen, ob die Aufhebung des Paketbestellungsdienstes an den Sonntagen angängig sei. Der Versuch gelang, obwohl manche Schwierigkeiten zu überwinden waren. Das Publikum gewöhnte sich sehr schnell an die Änderung; geeignete Einrichtungen verhinderten, daß aus dem in der Folgezeit hervortretenden Anschwellen der Paketmengen an den Sonnabenden und Montagen Nachteile für den Betrieb und das Publikum entstanden. Für das Personal aber erwies sich die ihm dadurch gebotene erweiterte Sonntagsruhe als eine große Wohltat. Nach diesen günstigen Erfahrungen wurde die Sonntagspaketbestellung bei allen Postanstalten im Reichspostgebiet aufgehoben.

Vom 21. bis 25. Dezember beginnt die erste Fahrt um $7^1/_2$, die zweite um $11^1/_2$ Uhr vormittags. Die Ladung für die erste Fahrt übernehmen die Besteller bereits am Abend vorher. Die Anordnung hat die gleichmäßige Verteilung der Pakete auf die beiden Fahrten, die im wesentlichen je mit besonderem Personal und besonderen Wagen ausgeführt werden, zum Zwecke.

Die Zahl der Bestellreviere wurde im Laufe der ersten Jahre nach und nach auf 50 und dann in folgenden Stufen vermehrt: 62, 80, 100, 120, 176. Wie groß ihre Zahl bei Einrichtung der Postanstalt war, ist aus den Akten nicht zu ersehen, doch sind es höchstens 29 gewesen, da bei der Überleitung nur 29 Besteller vorhanden waren. Die bedeutende Steigerung von 120 auf 176 Reviere erfolgte Anfang 1904. Seitdem ist ihre Zahl auf 184 angewachsen; diese bestehen aber nur bei der ersten Fahrt, wogegen die Zahl bei der zweiten Fahrt durch Zusammenlegen auf 130 beschränkt wird. In den Sommermonaten wird, ebenfalls durch Zusammenlegen, die Revierzahl auf 163 und 110 herabgesetzt. Neben den Hauptwagen laufen im Bedarfsfalle Beiwagen, die Pakete aus einem

oder aus mehreren Nachbarrevieren aufnehmen. Ihre Zahl steigt bei der ersten Fahrt in den Zeiten stärkeren Verkehrs gewöhnlich von zwei am Dienstag bis auf etwa 35 an den Montagen. Umgekehrt fallen Hauptreviere aus, wenn sie ungenügend belastet sind; die Pakete werden in solchen Fällen auf die Nachbarreviere verteilt. Ferner besteht seit vielen Jahren die Einrichtung, daß Hauptbesteller Pakete an weniger belastete Reviere abzugeben haben, wenn dadurch die Einstellung eines Beiwagens vermieden werden kann. Hiervon wird starker Gebrauch gemacht. Im Jahre 1912 sind im ganzen 91 831 Haupt- und 3420 Beiwagenfahrten ausgeführt worden; davon wurden 8173 mit zweispännigen, die übrigen mit einspännigen Wagen verrichtet. 2434 Reviere sind ausgefallen. Unter den Beiwagen befanden sich 546, mit denen die Blumensendungen aus Südfrankreich nach der Markthalle in der Lindenstraße befördert worden sind. Seit einiger Zeit sind mehrere elektrische Wagen in Gebrauch, deren Führer im Bestelldienste, meist als Hilfsbesteller, mitverwendet werden. Die Einrichtung hat sich bewährt. Die Wagen sind, da sie nebenher zu Bahnhofsfahrten usw. benutzt werden müssen, sehr geräumig und aus diesem Grunde bei den Bestellern, die ihre Ladung übersichtlicher als in den alten Wagen verteilen können und den Deckladeraum nicht nötig haben, sehr beliebt. Auf Grund sorgfältiger Aufzeichnungen über den täglichen Verkehr und die eingestellten Wagen sowie genauer Beobachtung der durch die Jahreszeiten und die sogenannte Saison hervorgerufenen Schwankungen ist das Paketpostamt imstande, im allgemeinen die Zahl der Beiwagen im voraus zu berechnen und dem Postfuhramte mitzuteilen, auch die Reviere vorher zu bestimmen, denen sie zur Entlastung dienen sollen. Die Arbeit liegt Oberschaffnern ob, die dafür besonders geschult sind. Diese berechnen je nach der Verkehrslage auch die Verteilung der Hilfsbesteller auf die einzelnen Reviere vorher, müssen aber dann bei der Abfertigung der Fahrten zugegen sein, um für notwendige Abweichungen von dem für Beiwagen und Hilfsbesteller aufgestellten Plane Vorsorge zu treffen. Die Durchschnittsbelastung schwankt an den einzelnen Wochentagen bedeutend und liegt in den stärkeren Verkehrsmonaten zwischen 95 (Dienstags) und 165 (Montags) bei der ersten und zwischen 54 und 85 Stück bei der zweiten Fahrt.

In der Weihnachtszeit laufen an den stärksten Verkehrstagen in beiden Fahrten je 270 Wagen mit einer Durchschnittsbelastung von rund 165 Stück. Die alte Reviereinteilung gilt auch in der Weihnachtszeit als Grundlage; doch werden für etwa 70 Beiwagen die Pakete und Begleitadressen nach einem sorgfältig erwogenen Plane im voraus abgesondert und für sich eingefächert. Das Absondern ist nicht schwierig und wird durch Aushelfer in durchaus befriedigender Weise erledigt.

Die Einrichtung der H i l f s b e s t e l l e r besteht beim Paketpostamte seit Jahrzehnten und ist zur Verminderung der hohen Kosten des Wagenbedarfs immer mehr ausgedehnt worden. Ihre Zahl ist so bemessen, daß etwa $^2/_3$ der Hauptbesteller einen Hilfsbesteller erhalten können. Vor Antritt der Fahrt werden die Hilfsbesteller im Packkammerdienste beschäftigt. Sie erhalten wie die Hauptbesteller einen Wagenschlüssel und bestellen unterwegs der größeren Beschleunigung wegen unabhängig von diesen, ohne daß ihnen die Hauptbesteller die Pakete besonders zuweisen. Porto- und Nachnahmeadressen muß allerdings der Hauptbesteller in seiner Verwahrung behalten. Beide rechnen auf Grund der erledigten Adressen nach Beendigung der Fahrt oder, wenn der Hilfsbesteller nach Lage seines Dienstes die Fahrt abbrechen muß, vorher untereinander ab.

Ursprünglich lag dem Paketpostamte die E i l b e s t e l l u n g gewöhnlicher Pakete für ganz Berlin ob. Um sie zu beschleunigen, wurden später die Bahnhofspostanstalten beauftragt, die kleineren Eilpakete unmittelbar von den Bahnhöfen aus abtragen zu lassen. Zur weiteren Verbesserung der Eilbestellung

und zur Beseitigung der mit der Einrichtung verbundenen zahlreichen Übelstände trat am 1. Oktober 1905 eine durchgreifende Änderung ein, indem die Bahnhofspostanstalten und das Hofpostamt je einen besonderen Eilbestellbezirk erhielten, in dem sie die unmittelbar bei ihnen selbst ankommenden oder mit großer Schnelligkeit von den anderen Bahnhöfen usw. ihnen zugehenden Sendungen zu bestellen haben. Dem Paketpostamte verblieb nur die Eilbestellung der Auslandsendungen und der zahlreichen Pakete, die auf Antrag der Empfänger durch besonderen Boten abzutragen sind. Durchschnittlich liegen täglich etwa 170 solche Sendungen vor. Bei der Bestellung werden Fahrräder oder Bestellwagen benutzt; demnächst soll für diesen Zweck ein Kraftwagen eingestellt werden.

Die Zahl der Abholerpakete betrug ursprünglich $^1/_6$ der Paketzahl und ist allmählich auf $^1/_3$ gestiegen. In den älteren Akten sind als Ursachen des Anwachsens die im Jahre 1876 verfügte Aufhebung der nach geringen Sätzen berechneten Pauschsummen, die von größeren Geschäften und Behörden für die zu bestellenden Pakete gezahlt wurden, und die zwei Jahre später folgende Erhöhung der Paketbestellgebühren genannt. In stärkerem Maße hat auf die Vermehrung der Abholerpakete aber der Umstand eingewirkt, daß die Geschäftshäuser sowohl nach der Zahl als auch besonders nach ihrer Bedeutung fortwährend zunehmen, wie aus der Tatsache zu erkennen ist, daß durchschnittlich auf einen Abholer im Jahre 1912 rund 2650, im Jahre 1874 aber nur 1106 Pakete entfallen sind. In dem Zeitraume 1874 bis 1912 ist die Zahl der abgeholten Pakete um das Siebzehnfache, die Abholerzahl um annähernd das Achtfache gestiegen. Gegenwärtig beträgt diese 2040. In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der abgeholten Pakete um rund 90 v. H., und zwar von 2 787 047 auf 5 331 357 gestiegen. Vom Betriebsstandpunkt ist dies schnelle Anwachsen des Paketausgabedienstes unerwünscht, weil, abgesehen von anderen Übelständen, die Gewohnheit vieler Abholer, die vorliegenden Sendungen unpünktlich oder nicht vollständig abzuholen, im Gegensatze zu dem ganz durchsichtigen Bestellbetriebe leicht Unklarheit herbeiführt, der nur durch zeitraubende und schwierige Prüfmaßregeln begegnet werden kann.

Die Paketadressen mußten von den Abholern bis zum Jahre 1883 bei dem Briefpostamt in Empfang genommen werden. Seitdem werden sie im Paketpostamte selbst ausgegeben. Die Einführung von Schließfächern für Paketadressen ist beabsichtigt; zu der Einrichtung haben sich bereits zahlreiche Abholer gemeldet.

Um wieviel die Beziehungen der Völker untereinander in den letzten Jahrzehnten lebhafter geworden sind, und mit welcher Kraft Deutschland in den steigenden Weltverkehr eingetreten ist, davon gibt die Verkehrszunahme in der hiesigen Auslandstelle ein anschauliches Bild. An Paketen, die zunächst den Zollstellen zuzuführen waren, gingen im Jahre 1880, aus dem hierüber die ersten sicheren Zahlen vorliegen, 71 239 Stück ein, denen 1 125 266 Zollpakete im Jahre 1912 gegenüberstehen. Es liegt also eine sechzehnfache Vermehrung vor. Dazu kommen die an der Grenze in den freien Verkehr gesetzten Auslandsendungen, deren Zahl unter Einrechnung von vielleicht 80 000 Blumensendungen mit 100 000 Stück nicht zu hoch geschätzt sein wird. Die aufsteigende Linie verlief unter starken Schwankungen, doch war die Aufwärtsbewegung, die auch jetzt noch anhält, im letzten Jahrzehnt besonders stark, da sie etwa 80 v. H. betrug. Die zollpflichtigen Pakete werden nach der Vereinigung mit den Begleitadressen derjenigen Postverzollungstelle zugewiesen, die für die Wohnung des Empfängers zuständig ist. Solche Postverzollungstellen gibt es in Berlin vier; außerdem kommt je eine Verzollungstelle für Fleischbeschau und für die sogenannten Packhofverzoller in Betracht. Im Paketpostamt hat

sich zweimal mehrere Jahre hindurch eine Postverzollungstelle befunden. Die Raumschwierigkeiten, die in den früheren Fällen die Verlegung der Postverzollungstelle nötig gemacht hatten, werden infolge des Neubaues bald behoben sein, und dann wird das Paketpostamt wieder eine Postverzollungstelle erhalten, die einen sehr bedeutenden Umfang annehmen wird, weil die Verzollung unter Mitwirkung der Post bei den bisherigen Verzollungstellen gleichzeitig aufhören und auf das Paketpostamt übergehen soll. Inzwischen ist auch laut Bundesratsbeschluß die Beschränkung gefallen, wonach die Empfänger zunächst zu befragen waren, ob sie die Verzollung der vorliegenden Sendung durch die Post wünschten oder nicht. Dieses umständliche Verfahren, das auch den Nachteil hatte, daß die bei den Postverzollungstellen durch die Post verzollten Pakete zur Bestellung wieder dem Paketpostamte zuzuführen waren, wird dann ein Ende finden und einer gegen jetzt wesentlich beschleunigten Behandlung der Pakete Platz machen. Denn da künftig alle Sendungen durch die Post verzollt werden, soweit nicht die Empfänger ein für allemal die Erklärung abgegeben haben, daß sie selbst der Verzollung beizuwohnen wünschen, und da der Dienst der Stelle bis weit in die Nacht ausgedehnt werden soll, so können die Pakete sofort in Behandlung genommen und verzollt meist noch der nächsten Bestellung zugeführt, also ohne Verzögerung den Empfängern ausgehändigt werden. Die Zahl der durch die Post zu verzollenden Sendungen, die im letzten Jahre rund 370 000 Stück betrug, wird infolgedessen erheblich steigen. Die übrigen Pakete werden nach wie vor den Zollstellen zur Abholung durch die Empfänger zugewiesen werden. Die Einrichtung, daß Pakete durch Vermittelung von Postbeamten steueramtlich abgefertigt werden, besteht in Berlin seit 1877.

Die vorstehende Darstellung enthält die wesentlichsten Angaben aus der Entwicklungsgeschichte des Paketpostamts, bringt aber zugleich Hinweise auf die jetzige Geschäftseinteilung und auf den gegenwärtig bestehenden Dienstbetrieb. Um diese Hinweise zu ergänzen, ist es angezeigt, unter Außerachtlassung aller Einzelheiten noch eine in großen Zügen gehaltene Darstellung der Behandlung der eingehenden Sendungen folgen zu lassen.

Die Paketadressen gelangen zunächst an die Entkartungstelle und von dieser nach Aussonderung der Porto-, Nachnahme-, Zoll- und Eiladressen an die Bestellabfertigung, wo Oberschaffner auf den für die Bestellung bestimmten Adressen die Nummer des Bestellreviers und auf den Abholeradressen das Abholerzeichen ○ oder, wenn die Adressen in eine der Zweigpaketausgaben gehören, Kreuze zu machen haben. Die Arbeit stellt hohe Anforderungen an das Gedächtnis, da in der Eile des Betriebs auf Hilfsmittel nur ausnahmsweise zurückgegangen werden kann. Die Schulung des Personals für diesen Dienst betrachtet das Paketpostamt als eine seiner dringendsten Aufgaben. Porto- und Nachnahmeadressen bearbeitet eine besondere Abteilung der Bestellabfertigung. Die Oberschaffner tragen die Bestelladressen nebst Porto summarisch durch Angabe der aus den Adressen sich ergebenden Paketstückzahl und nur die Nachnahmebeträge einzeln in Bestellkarten — für jeden Besteller besonders — ein. Die Abholeradressen werden den einzelnen Ausgabeabteilungen ohne Nachweis überwiesen, doch werden die Porto- und Nachnahmebeträge zugeschrieben.

Die Pakete gehen von den Bahnhöfen und Stadtpostanstalten in Güterwagen ein, die auf dem Ankunftsposthofe an der Monbijoustraße auffahren, und werden durch geöffnete Schiebefenster in die Ankunftspackkammer eingeladen. Unmittelbar an den Fenstern stehen im Innern der Packkammer Tische, an denen je zwei Verteiler die Pakete mit der Reviernummer oder den Abholerzeichen versehen. Hier ist die gleiche starke Gedächtnisarbeit wie bei den Adressen zu leisten. Das Auszeichnen muß ebenso

schnell wie das Ausladen geschehen. Der Paketzugang ist in einzelnen Stunden so stark, daß gleichzeitig an elf Tischen gearbeitet werden muß. Hinter den Tischen befinden sich Handwagen, in welche die Pakete entsprechend ihrer Bezeichnung, nach den verschiedenen Bestellpackkammern oder Ausgabeabteilungen getrennt, durch die sogenannten Wegleger hineingelegt werden. Ist ein Handwagen gefüllt, so wird er aus der Wagenreihe rückwärts herausgezogen und dann nach der in Betracht kommenden Bestellpackkammer usw. befördert. Wenn die Aufschrift eines Pakets unklar ist, wird es der Aufklärungstelle überwiesen, nach der auch unzureichend bezeichnete Begleitadressen sowie alle Rückpakete nebst den Begleitadressen kommen. Die Oberschaffner dieser Stelle versuchen mittels der Nachschlagwerke die Sendungen unterzubringen. Gelingt dies zunächst nicht, sind vielmehr erst Anfragen bei der Aufgabepostanstalt oder andere Ermittelungen nötig, so wird die Sendung einstweilen in der sogenannten Totenkammer gelagert. Aufschriftslos und ohne Aufgabezettel eingehende Sendungen sind der Postanmeldestelle des Paketpostamts zuzuführen, die ihre Tätigkeit für die Ober-Postdirektionsbezirke Berlin, Potsdam und Frankfurt (Oder) ausübt.

In jeder Bestellpackkammer werden die Pakete unter Zusammenfassung von je vier oder fünf Revieren wieder in Handwagen verteilt und hierauf an die Revierfachwerke, die 4 m lang, 2 m hoch und 60 cm tief sind und zehn Abteilungen haben, herangefahren. Bei der Größe der Packkammern hat die erwähnte Grobverteilung nach vier oder fünf Revieren sich als unerläßlich ergeben; das Austragen der Pakete an die Reviere von nur einem Punkte aus hätte zuviel Personal erfordert. In die Abteilungen der Fachwerke sind die Sendungen nach den einzelnen Hunderten der Aufgabenummern einzulegen. Der Besteller prüft die Zuschrift in der Bestellkarte, stellt die Begleitadressen nach der Fahrordnung zusammen und sucht dann zu den Adressen die Pakete heraus. Von der bei einzelnen Postanstalten bestehenden Einrichtung, die frankierten Adressen den Bestellern ohne Zuschrift zuzuführen und nur durch Stichproben festzustellen, ob die Besteller sich selbst richtig belasten, hat das Paketpostamt bisher nur an den stärksten Verkehrstagen vor Weihnachten Gebrauch gemacht, weil in dieser Zeit das zum Teil wenig geübte Hilfspersonal sich mit dem Zählen der Adressen zu lange aufzuhalten pflegt. In allen übrigen Zeiten ist am sorgfältigen Anfertigen und Abnehmen der Zuschrift festgehalten worden, weil sie eine unbedingt sichere Grundlage für die Bestellgeldverrechnung bietet und das Zählen für gewöhnlich nicht viel Zeit beansprucht. Der Besteller hat diejenigen Adressen, zu denen die Pakete noch nicht vorliegen, summarisch zurückzuschreiben; der Unterschied zwischen Zuschrift und Rückschrift bildet seine Belastung. Die Vereinigung der Pakete und Adressen geht am Bestellfachwerke schnell vor sich; denn erfahrene Besteller wissen nach dem Aufgabestempel ziemlich sicher zu beurteilen, ob die Pakete schon vorliegen können, und legen daher zahlreiche Adressen zunächst beiseite, ohne erst nach den Sendungen in den Fachwerken zu suchen. Erschwerend wirkt auf die Arbeit der Besteller der Umstand, daß ihnen bis kurz vor der Abfahrt Pakete und Adressen in großer Menge zugehen, denn in der Ankunftspackkammer tritt der Schluß bei der ersten Fahrt 25 Minuten, bei der zweiten 15 Minuten vor der vorgeschriebenen Abgangszeit ein. Die herausgesuchten Pakete legt der Besteller unter sorgfältiger Einhaltung der beim Verlesen sich ergebenden Reihenfolge in einen Handwagen, mit dem er die Pakete dann zu dem auf dem Hofe stehenden Bestellwagen bringt. Verladerampen für die Besteller sind nicht vorhanden; die Bestellwagen stehen auf dem Hofe in sorgsam abgemessenen Reihen. Not- und Ersatzadressen werden in den letzten Minuten vor der Abfahrt durch die Oberschaffner der Bestellabfertigung und anderer Dienststellen des Amtes aus-

gefertigt. Unrichtige Verteilungen und andere Abweichungen werden immer sofort, während die Besteller sich noch im Amte befinden, beseitigt, und es gilt als strenge Regel, daß bei der Abfahrt der Besteller keine Pakete zurückbleiben dürfen, die Packkammern also völlig klar sein müssen. Während die Besteller sich auf der Fahrt befinden, wird im Paketpostamt auf Grund der Bestellpapiere die Belastung der Besteller mit Paketen und mit Porto- und Nachnahmebeträgen genau festgestellt. Davon zieht der Besteller nach der Rückkehr die Zahl derjenigen Pakete nebst den darauf ruhenden Beträgen ab, die er nicht hat anbringen können. Diese Sendungen sind von ihm bei der Bestellabnahme gegen Anerkenntnis abzuliefern. Da die Nachnahmepaketadressen nicht mit der vollen Nachnahmesumme, sondern immer nur mit dem um das Franko verminderten Betrage in den Bestellkarten zu- und zurückgeschrieben werden, kauft er bei der Bestellabnahme auch die Freimarken zum Frankieren der Nachnahmepostanweisungen. Ist diese Arbeit erledigt, so stellt der Besteller die eingezogenen Beträge an Porto, Bestellgeld und Nachnahme in seiner Karte zusammen und liefert sie an die Zweigkasse ab, die sich nur um den Gesamtbetrag, nicht aber um die Einzelansätze kümmert. Die nähere Prüfung geschieht vielmehr in einer ganz unbeteiligten Dienststelle, der Abrechnungstelle, und zwar auf Grund der Bestellpapiere und der abgelieferten Adressen. Bei dieser Stelle werden auch unter Benutzung einer Rechenmaschine die Beträge an Porto, Bestellgeld und Nachnahmen je für sich zusammengestellt. Die Gesamtsumme muß mit der an die Zweigkasse abgelieferten Summe stimmen; außerdem muß die Nachnahmesumme der Summe gleich sein, die sich aus den in der Abrechnungstelle geführten Postanweisungsannahmebüchern und Zahlkartenverzeichnissen ergibt. Die mit unbedingter Sicherheit wirkende Kontrolle hat die Führung von Nachnahmeankunftsbüchern und die Prüfung der rechtzeitigen Einziehung der Beträge ganz überflüssig gemacht.

Die Abholerpakete und -adressen werden verschieden behandelt, je nachdem sie in die Hauptausgabe oder in eine der Zweigausgaben gehören. Die Pakete der letzten Gattung werden nämlich nur einmal verlesen, und zwar einige Zeit vor der Schalteröffnung oder vor dem mit den Empfängern vereinbarten Zeitpunkte der Abholung. Die Paketzahl ist mit der sich aus den Adressen ergebenden Zahl vorher abzustimmen; die Sendungen sind den Abholern gleich nach deren Erscheinen zu übergeben. Das Verfahren hat nur auf Geschäfte mit größerem Paketverkehr, die selten Pakete zu verweigern pflegen, auf Behörden und auf Soldaten erstreckt werden können. Im Paketpostamte werden annähernd 60 v. H. der Abholerpakete in dieser vereinfachten Form bearbeitet. Die übrigen gelangen zuerst an zwei Verlesetische und werden dann in der allgemein üblichen Weise behandelt. Durch einen Strich mit täglich wechselndem Farbstift wird der Eingangstag auf den Paketen ersichtlich gemacht. Die Ausgabestelle setzt die Sendungen für die einzelnen Geschäftshäuser entweder in Stapeln an bestimmten, während des Saisonverkehrs zuweilen wechselnden Lagerplätzen zusammen oder verteilt sie, zum Teil unter Benutzung von Leitern, in hohe Fachwerke, worin die Lagerstellen für die Geschäftshäuser durch bewegliche, je an dem ersten Pakete zu befestigende Tafeln gekennzeichnet werden. Zur Beschleunigung der Abholung erhalten Empfänger, für die nur wenige Pakete vorliegen, diese an besonderer Stelle ausgehändigt.

Postlagernde Sendungen werden in einem anderen Teile des Gebäudes, an der Lager- und Auskunftstelle, ausgegeben. Die gewöhnlichen postlagernden Pakete für Berlin, deren Zahl rund 45 000 jährlich beträgt, müssen nebst den Begleitadressen sämtlich beim Paketpostamt abgeholt werden. Ist auf einer Sendung eine andere Berliner Postanstalt angegeben, so wird diese von dem Eingange des Pakets benachrichtigt, damit sie den Empfänger bei der

Nachfrage verständigen kann. Die Auskunftserteilung an das Publikum erstreckt sich in der Hauptsache auf eingegangene oder erwartete Pakete und auf solche Sendungen, die von den Bestellern als verweigert oder aus anderen Gründen unanbringlich zurückgeliefert worden sind. Diese Sendungen werden bei der Auskunftstelle aufbewahrt, solange das Unbestellbarkeitsverfahren oder die wegen Unterbringung der Pakete im Verein mit den Briefbestellämtern vorzunehmenden Ermittelungen schweben. Zur Zeit des Wohnungswechsels und in den ersten Tagen nach Weihnachten lagern Tausende solcher Sendungen bei der Stelle.

Die Paketadressen, zu denen am dritten Tage nach der Einlieferung die Pakete nicht eingegangen sind, werden ausgesondert und der Ausgleichstelle zugeführt. Hier lagern auch die beim Ausfertigen der Notadressen mit Durchdruck hergestellten Notadressendoppel. Die nachträglich eingegangenen Ursprungsadressen und die Notadressendoppel werden vereinigt und die Abschnitte der ersten durch Vermittelung der Briefbestellämter den Empfängern unter Einziehung oder Erstattung etwaiger Gebühren zugestellt. Bei fehlenden Paketen hat die Dienststelle das dafür vorgeschriebene Verfahren sogleich einzuleiten. Der Betrieb bei der Stelle erfordert große Aufmerksamkeit und, wenn es sich darum handelt, den Zusammenhang zwischen den übrig bleibenden, in der Aufschrift usw. voneinander abweichenden Ursprungsadressen und Notadressendoppeln zu erkennen und dadurch die Verwaltung vor Ersatzleistungen zu bewahren, oft auch die Anwendung großen Scharfsinns. Für gewöhnlich beträgt die Zahl der Notadressen täglich 400 bis 500; in der Weihnachtszeit geht sie auch wohl über 1000 Stück täglich hinaus.

Sendungen, die eine Beschädigung des Inhalts oder erhebliche Mängel der Verpackung aufweisen, müssen sogleich nach dem Eingange der Tag und Nacht ununterbrochen im Betriebe befindlichen Verpackungstelle zugeführt werden. Der Paketinhalt wird verhandlungschriftlich nur festgestellt, wenn dazu nach dem Zustande der Pakete die Notwendigkeit vorliegt; bei den anderen wird nur die Verpackung ausgebessert, um die Entstehung von Schäden zu verhüten. Ein in solchen Fällen aufzuklebender Zettel weist auf die Ausbesserung hin. Seit 1907 ist die Zahl der Verluste bei den nach Berlin gerichteten Paketen trotz der Vermehrung der Paketzahl nicht gewachsen, sondern sogar um 30 bis 40 v. H. gefallen. Demgemäß ist auch der Geschäftsumfang bei der Untersuchungstelle, deren Beamte die Ersatzangelegenheiten zu behandeln und die dazu nötigen Feststellungen — vielfach in der Wohnung der Empfänger — zu machen haben, geringer geworden.

Viele Schwierigkeiten machen diejenigen Rückpakete, die aus irgendwelchen Gründen nicht sogleich an die Absender zurückgegeben werden können. Die Zahl dieser Pakete ist so groß, daß sie bei einer besonderen Dienststelle, der Rückpaketstelle, behandelt werden müssen. Die Sendungen verursachen oft einen weitläufigen Schriftwechsel, namentlich wenn es sich um Pakete handelt, die aus dem Auslande zurückgekommen sind. Auch kommt die Stelle fast jeden Tag in die Lage, Porto und Gebühren zwangsweise beitreiben zu lassen.

Erwähnung verdient noch die Blumenstelle, wo die während der Wintermonate eingehenden Massen an Blumenpaketen aus Südfrankreich verlesen, nach den einzelnen Empfängern verteilt und in die Bestellwagen verladen werden. Da die Sendungen fast alle nach der Markthalle in der Lindenstraße gerichtet sind und eine große Zahl von Wagen in Anspruch nehmen, so ist die Zuweisung der Pakete an die Revierbesteller unmöglich, vielmehr die getrennte Behandlung nötig. Die Zahl der Blumenpakete steigt zuweilen bei einem Transport bis 1500 an.

Sehr groß ist die Zahl der Anfragen, die von den Aufgabepostanstalten usw. wegen der hier ausgehändigten Pakete eingehen. Da die Angaben oft unbestimmt gehalten sind, macht es der Laufzettelstelle, die die Anfragen zu bearbeiten und die erledigten Adressen zu verwalten hat, oft große Mühe, die betreffenden Adressen zu ermitteln. Es kommt vor, daß ein einziger Fall die Durchsicht vieler Tausende von Paketadressen nötig macht. Die erledigten Adressen geben, da Lagerbücher usw. im Paketpostamte nicht geführt werden, zusammen mit den Bestellkarten und den Vermerken über die Nach- und Rücksendung von Paketen den einzigen Anhalt für den Nachweis der Sendungen, und es bedarf daher einer ganz besonderen Sorgfalt bei der Aufbewahrung der Adressenbunde auf den großen Lagerböden, damit jedes Bund ohne nennenswerten Aufenthalt gefunden werden kann.

Zum Schlusse seien noch die Namen der Beamten angeführt, die in den vergangenen 50 Jahren zur Leitung des Paketpostamts berufen gewesen sind. Es waren dies die Postdirektoren

Naumann vom 1. Dezember 1863 bis Ende 1872,
Ziegler vom 1. Januar 1873 bis 30. April 1874,
Mattke vom 1. Mai 1874 bis Ende Juni 1885,
Hildebrandt vom 1. Juli 1885 bis Ende März 1898,
Hinrichsen vom 1. April 1898 bis Ende Juni 1900,
Wilke vom 1. Juli 1900 bis 24. November 1902,
Tamm vom 1. bis 20. März 1903, doch hat er wegen Krankheit die Amtsleitung überhaupt nicht übernommen.

Der Verfasser hat seit dem 1. Juli 1903 die Ehre, an der Spitze des Paketpostamts zu stehen.

Die Beamten und Unterbeamten des Amtes haben die Absicht, den bevorstehenden Gedenktag festlich zu begehen, und schon seit Wochen ist ein Festausschuß in Tätigkeit, um die für eine würdige Feier nötigen Vorbereitungen zu treffen.

In Fachkreisen begegnet man zuweilen der Auffassung, daß der Betrieb des Paketpostamts, da es sich nur mit einer Gattung von Versendungsgegenständen befasse, verhältnismäßig einfach sein müsse. Die Anschauung ist indes irrig. Wie allgemein die Masse ihre eigenen Gesetze erzeugt, so hat auch bei dem Paketpostamte die große Menge der ankommenden, für sich wieder in manche Klassen zerfallenden Sendungen zu der Notwendigkeit geführt, von den gewöhnlichen stark abweichende Einrichtungen für den Paketbetrieb zu schaffen, insbesondere ihn in zahlreiche Äste zu verzweigen und eine ausgedehnte Arbeitsteilung durchzuführen. Daß das Paketpostamt ein ganz eigenartiges Gebilde ist, dürfte die vorstehende Darstellung beweisen. Dem glänzenden Aufstiege der Reichs-Postverwaltung folgend, hat es sich fortdauernd eines blühenden Wachstums erfreuen können. Von jeher ist dieses Wachstum aber auch der Ausgangspunkt neuer Wünsche, Forderungen und Bedürfnisse gewesen, und es hat in dem fünfzigjährigen Zeitraume des Bestehens der Postanstalt wohl keine Zeit gegeben, wo sie nicht größere Aufgaben zu lösen hatte. Möge in der Entwicklung des Paketpostamts auch in Zukunft niemals ein Stillstand eintreten!

Nachrichtendienst und Reiseverkehr des deutschen Ordens um 1400.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Paul Babendererde in Berlin.

(Schluß.)

Der Verkehr mit den nordischen Ländern.

In skandinavischen Angelegenheiten übte der Orden große Zurückhaltung. Als die preußischen Städte an der Seite der Hanse 1362/63 am Kriege gegen Dänemark teilnahmen, blieb der Hochmeister neutral, und die Dänen ließen die Ordensschiffe unbehelligt, während sie die Schiffe der preußischen Städte anhielten. Auch an dem langen Kriege zwischen Albrecht von Schweden und Margarete von Dänemark, der den ganzen Verkehr auf der Ostsee lähmte, beteiligte sich der Hochmeister nicht; er war einer der eifrigsten Vermittler des 1395 zustande gekommenen Friedens.

Mit der Königin Margarete von Dänemark und Norwegen, die seit 1397 auch in Schweden anerkannt war, unterhielt der Orden einen ununterbrochenen Briefwechsel, der oft von Geschenken begleitet war. 1390 sendet die Königin dem Hochmeister einen mit schriftlicher Vollmacht und mündlichen Aufträgen versehenen Kaplan, der den Hochmeister um sicheres Geleit für die Königin auf ihrer beabsichtigten Reise nach Rom bittet. Sie will die Reise über Preußen und Polen machen, um den Nachstellungen ihrer Feinde zu entgehen. Der Hochmeister sichert in seiner Antwort das Geleit in der verbindlichsten Form zu, gibt einen schriftlichen Geleitsbrief und verspricht, einen Boten nach Rom vorauszuschicken, der den Prokurator des Ordens anweisen soll, die Sache der Königin beim Papste zu fördern.

Das Verhältnis wurde kühler und zeitweise sogar gespannt, als der Orden sich 1398 der Insel Gotland bemächtigte, um die Herrschaft der Seeräuber zu brechen und die Seewege nach dem Ordenslande offen zu halten. Das gotländische Unternehmen führte dann in den nächsten Jahren zu langen brieflichen Verhandlungen zwischen dem Orden, der Königin Margarete und dem vertriebenen König Albrecht. Die vorübergehende Besetzung Gotlands durch den Orden hatte naturgemäß auch einen starken Verkehr zwischen der Insel und Preußen zur Folge. Die Truppen des Ordens und der preußischen Städte wurden je nach der politischen Lage vermindert und wieder verstärkt; Lebensmittel, Waffen und Pferde wurden auf die Insel geschafft; Brüder des Ordens reisten hin und her, die auf der Insel angestellten Ordensbeamten erstatteten Berichte und legten Rechnung ab. Der Hochmeister forderte 1398 den Rat der Stadt Wisby brieflich auf, eigene Mannschaften aufzubieten und sich an der Bekämpfung der Seeräuber zu beteiligen. Auch von der Insel erschienen Gesandte in Marienburg, um dem Hochmeister die Wünsche der Bewohner vorzutragen.

Preußen und Livland.

Preußen und Livland schlugen in ihrer politischen und wirtschaftlichen Entwicklung vielfach getrennte Wege ein. Während der Orden in Preußen nahezu Alleinherrscher war, teilte er in Livland die Gewalt mit der Kirche und den fast unabhängigen Städten. Dazu machten ungünstige Verkehrsverbindungen die räumliche Entfernung besonders fühlbar. Vor der Ankunft des Ordens in Preußen hatten die livländischen Deutschen im Winter Boten zu Lande nach Lübeck senden können. Das hörte auf, als vom Kulmerland aus die Eroberungskämpfe des Ordens gegen die heidnischen Preußen

begannen. Bis zu ihrer Unterwerfung war dann der Seeweg die einzige Verbindung Livlands mit der westlichen Welt.

Mit der Gründung der schützenden Burg Memel aber entstand die schon früh als »Strandweg« bezeichnete Hauptverkehrstraße zwischen Preußen und Livland. Sie führte vom Samland über die Kurische Nehrung nach Memel, am Strande entlang weiter über Polangen bis etwa nach Libau, bog dann ins Innere ab und erreichte, nach Nordosten fortschreitend, Grobin, Hasenpot und Goldingen und schließlich in östlicher Richtung Riga. Nur wenige Meilen breit war der Küstenstrich, der dem Orden dem Namen nach gehörte. Die unbezwungenen Samaiten, deren Gebiet Preußen und Livland trennte, betrachteten auch die Küste als Teil ihres Landes und überfielen Reisende, Boten und Warenzüge. 1328 wurde der südlichste Teil von Kurland mit Memel von den livländischen an die preußischen Ordensbrüder abgetreten, weil diese die Burg und den Strandweg leichter zu sichern vermochten.

Die Gefährlichkeit des Strandwegs brachte es mit sich, daß die Reisen nur unter starker Bedeckung ausgeführt wurden. Über eine solche im Jahre 1372 unternommene Reise sind genauere Berichte erhalten. Im Oktober des Jahres hatte der Landmeister von Livland an dem Generalkapitel in Marienburg teilgenommen und reiste mit starker Begleitung nach Hause. In Rositten auf der Kurischen Nehrung kam ihm ein Bote des Komturs von Memel entgegen und meldete, daß litauische Räuber am Strande des Meeres nördlich von Memel lagerten. Darauf verweilte der Landmeister kurze Zeit in Memel, um weiteres abzuwarten. Schon vorher hatte der Memeler Komtur an den Vogt von Grobin Boten geschickt; diese schlugen sich durch die Wildnis auf heimlichen Wegen durch und kamen mit der Nachricht zurück, daß keine Feinde zu erspähen seien. Der Vogt von Grobin zog dem Landmeister mit Bedeckung persönlich bis Memel entgegen, und alle zusammen traten die Rückreise auf dem Strandwege an. Aber auf der letzten Wegstrecke, an der Heiligen Aa, trafen die Reisenden auf Feinde, die ihnen den Übergang über den Fluß wehrten. Es entspann sich ein blutiger Kampf, beide Teile hatten Tote und Verwundete, schließlich erzwangen die Ordensbrüder den Flußübergang, die Feinde entwichen, und die Reise nach Riga wurde fortgesetzt.

Ohne Geleit scheint auf dem Strandweg überhaupt nicht gereist worden zu sein. Boten des Erzbischofs von Riga legten den Weg nach Marienburg 1399 »mit 28 Pferden« zurück. Der Bischof von Kurland erhielt 1400 auf dem Heimwege 60 Mann als besondere Begleitung für den Strand. 1406 führte der Landmeister die Reise nach Livland mit 144 Pferden aus. Alle Reisenden nahmen Aufenthalt in Memel, wo der Komtur für ihre Beköstigung sorgte und ihnen Geleit gab. Die Sicherung der Reisenden und die Vermittelung des Briefverkehrs waren die Hauptaufgaben des Komturs in Memel. Eine große Zahl von Kundschaftern, wegekundigen Boten und Begleitmannschaften stand ihm stets zur Verfügung. Da die eigene Einnahme der Komturei gering, ihr Mannschaften- und Pferdebedarf aber groß war, so wurden ihr jährlich aus der Ordenskasse Zuschüsse unter der Bezeichnung »Hafergeld« und »Briefgeld« überwiesen. Die Briefboten des Hochmeisters ritten oder fuhren bis Memel, dort nahm der Komtur ihnen die Briefschaften ab und übergab sie zur Weiterbeförderung bis nach den nächsten livländischen Ordenshäusern eingeborenen Kuren, die mit den Gefahren des Strandes vertraut waren.

Seit 1408 traten ernste Störungen in der Briefbeförderung über Memel ein. Die Überfälle durch die Eingeborenen mehrten sich, »sie nahmen alles,

was sie auf dem Strande fanden und jagten in der Wildnis auf und nieder«. Der Komtur von Windau ließ, anscheinend infolge von persönlichen Zerwürfnissen oder Mißverständnissen, die Briefboten des Memeler Komturs anhalten und binden, als Entgelt setzte dieser die Windauer Boten fest, so daß schließlich die Kuren sich weigerten, Briefe über den Strand zu tragen. Gleichzeitig war das Briefgeld aus Marienburg ausgeblieben, und der Komtur von Memel war gezwungen, sich Geldbeträge von den Komturen von Elbing und Brandenburg zu leihen. Er machte sich persönlich auf den Weg zum Hochmeister, wurde aber in Königsberg von dem Ordensmarschall angehalten und auf seinen Posten nach Memel zurückgeschickt, worauf der Ordensmarschall die verworrenen Verhältnisse zu regeln suchte. Die Störungen wurden jedoch vor der Tannenberger Katastrophe überhaupt nicht mehr ganz beseitigt. Noch am 2. Juni 1410 klagte der Landmeister in einem Schreiben an den Hochmeister, daß dessen Briefe ihn sehr spät erreichten und meist über 14 Tage unterwegs seien.

Viele Versuche hat der Orden gemacht, die ungünstige Verbindung zwischen Preußen und Livland zu verbessern. Der Erwerb eines breiten Küstenlandes war stets ein Ziel seiner Verkehrsbestrebungen. Es schien erreicht zu sein, als 1382 der Litauer-Fürst Jagiello den westlichen Teil Samaitens vertragsmäßig abtrat. Danach sollte dem Orden das Gebiet bis zur Dobese, einem Nebenflusse der Memel, zufallen, der von Norden nach Süden fließend ein breites Küstenland begrenzt. Im Zusammenhange damit schloß der Orden 1390 mit den Häuptern der Samaiten Bündnisse zur Aufrechterhaltung des Verkehrs. 1398 wurden die Grenzen im Friedensvertrage mit dem Fürsten Witowd genauer festgesetzt. Nunmehr bot der Orden alle Mittel auf, um die gewonnene Stellung dauernd zu behaupten. Scharen von Handwerkern und Arbeitern reisten nach Samaiten, um Ordenshäuser zu bauen und Wege anzulegen. Baustoffe und Waffen, Geld und Lebensmittel wurden in großen Mengen zu Wasser und zu Lande nach dem Küstenlande geschickt. Zahlreiche Geiseln wurden aus Samaiten nach Preußen geführt, um die Innehaltung der Verträge zu sichern.

Wäre es dem Orden gelungen, das westliche Samaiten in längerer Friedensarbeit als haltbare Verkehrsbrücke zwischen Preußen und Livland seinen Besitzungen einzufügen, so wäre seine ganze Machtstellung außerordentlich gestärkt worden. Aber zur endgültigen Gewinnung oder gar zur Kolonisierung Samaitens reichten die Kräfte des Ordens, die nach allen Seiten hin in Anspruch genommen waren, nicht mehr aus. Nach dem Zusammenbruch im Jahre 1410 ging auch das samaitische Gebiet dem Orden wieder verloren.

Die Wege nach Litauen und Rußland.

Litauen war mit Ausnahme kurzer Friedenszeiten dem Orden feindliches Land. Ihm gegenüber beschränkte sich der Nachrichtendienst des Ordens in der Hauptsache darauf, die Wege für die Kriegsreisen zu erforschen. Die erhaltenen litauischen Wegeberichte zeigen die Einrichtung eines ausgebildeten Erkundungsdienstes. Die Gebietiger an der Grenze sammelten die Aussagen wegekundiger Leute, entsandten auch bezahlte Kundschafter in das Innere Litauens und schickten die »Wegeberichte« an den Ordensmarschall in Königsberg. Die Gewährsmänner waren größtenteils litauische Flüchtlinge, ihre Aussagen handelten von Sommer- und Winterwegen, geeigneten Lagerplätzen, Flußübergängen, Tages- und Nachtritten, Ausgangs- und Endpunkten für Plünderungszüge. Die Entfernungsangaben sind Schätzungen von Jägern und Kriegsleuten: Ein Wald ist einen Armbrustschuß lang, ein Fluß zwei Speerschäfte und ein Bruch einen Keulenwurf breit. Oft werden Personen

genannt, die sich verpflichtet haben, als Leitsleute oder Wegweiser für genau bestimmte Wegeteile zu dienen. Die erhaltenen Wegeberichte erstrecken sich auf die letzten Jahrzehnte des 14. und die ersten Jahre des 15. Jahrhunderts, doch werden auch für frühere Zeiten in festen Dienst genommene Kundschafter und ein geordneter Wacht- und Warnungsdienst erwähnt.

Alle Züge nach Litauen nahmen vom Memelstrom ihren Ausgang. An seinen Ufern zogen sich Ordensburgen bis weit nach Litauen hinein, die Stützpunkte für die Kriegsfahrten bildeten. Im Winter führten die Litauerreisen über das Eis der Moräste, Sümpfe und Seen, doch mußten die Züge mit großer Schnelligkeit ausgeführt werden, weil plötzlich eintretendes Tauwetter trotz aller Wegekenntnisse die Weiterreise durch das sumpfige und vielfach überschwemmte Land abschnitt, und weil der Feind überdies den Rückweg durch Hinterhalte zu versperren suchte. Auch für den Gegner war der Eisweg die gegebene Verbindung in das Innere Preußens; noch 1352 jagten die Litauer über das gefrorene Kurische Haff zu einem Plünderungszuge nach Samland und eilten mit reicher Beute über das Eis zurück, ehe der Orden dem überfallenen Lande Hilfe bringen konnte. Zwischen den in Litauen befindlichen Ordensheeren und der Heimat wurde zeitweilig ein Nachrichtendienst unterhalten. So überbrachte ein Bote am 25. August 1390 dem Heere in der Nähe der Georgenburg an der Memel die Nachricht von dem am 20. August in Marienburg eingetretenen Tode des Hochmeisters Konrad Zöllner von Rotenstein.

Die Verhandlungen zwischen dem Orden und den litauischen Fürsten führten wiederholt zu einem Boten- und Gesandtenverkehr. Für den Briefwechsel und die Verträge wurde die deutsche Sprache benutzt. Tagfahrten, mündliche Auseinandersetzungen an Grenzorten zwischen Gebietigern des Ordens und litauischen Fürsten werden 1399 und 1406 erwähnt. Gelegentlich erklärt der Fürst Witowd dem Hochmeister, daß die Tagfahrten ihm zu kostspielig seien und er Verhandlungen durch unterrichtete Boten vorziehe. Als Überbringer von Nachrichten werden in beiden Richtungen Herren, Herolde, Schreiber, Diener und einfache Boten genannt. Solange die Beziehungen friedlich sind, findet auch der übliche Geschenkverkehr statt. Der Hochmeister sendet dem Herzog Witowd Waffen, Wein, Hengste und Hunde, auch mehrere Wagenladungen Zucker und im Jahre 1408 einen über Lübeck bezogenen Löwen; als Gegengeschenke empfängt er Falken, Hunde und Auerochsen.

Als Verkehrsweg nach Rußland gewann die Straße von Preußen durch Litauen über Kowno und Wilna in den kurzen Friedenszeiten vorübergehende Bedeutung. Sonst erreichten die Handelsleute Rußland meist unter Umgehung der Grenzwildnis über Polen oder Livland. Nach Nowgorod, wo auch die Großschäffer des Ordens Handel trieben, wurde neben dem geraden Wege durch Litauen meist der Weg über Memel, Riga und die Düna aufwärts eingeschlagen. Zu Wasser war Nowgorod über den Finnischen Meerbusen. die Newa, den Ladoga-See und den Wolchow erreichbar.

Aus militärischen Gründen unterhielt der Orden Fühlung mit russischen Fürsten, die durch die Lage ihres Landes natürliche Gegner Litauens waren und vorübergehend als Verbündete des Ordens auftraten. 1389 hielt der Landmeister von Livland eine Tagfahrt mit den Russen, die auch von den preußischen Städten beschickt wurde. Um die Jahrhundertwende wuchs dann der Nachrichten- und Reiseverkehr zwischen Preußen und Rußland. Russen erschienen in Elbing und erhielten Geschenke; von Smolensk kamen Boten zum Hochmeister, der auch Briefboten nach Nowgorod und anderen

Orten sandte; ein Komtur von Ragnit zog 1399 nach »Tartarenland«, 1406 nach Rußland. Eine große Ordensgesandtschaft unter der Führung des Komturs von Brandenburg reiste im Jahre 1408 nach Moskau und verursachte durch ihr langes Ausbleiben hohe Kosten.

Die gegebene Politik der Hanse, an der auch der Orden Anteil nahm, war im Verkehr mit Rußland der Ausschluß aller Wettbewerber. Dieses Ziel erstrebten viele Beschlüsse der Ältesten der deutschen Kaufleute in Nowgorod, in denen u. a. die Benutzung der verschiedenen Wege nach Nowgorod geregelt und beschränkt wurde. Scharf wurde von den deutschen Kaufleuten darauf geachtet, daß die in Nowgorod ankommenden und abgehenden Briefboten sich nicht am Handel beteiligten. Ebenso wurde dort allen Fremden das Erlernen der russischen Sprache erschwert, deren Kenntnis anscheinend selbst in den livländischen Städten nur gering war. Die Stadt Dorpat schickt, wenn sie Vertragsurkunden in russischer Sprache zur Mitunterzeichnung nach Reval sendet, in mehreren Fällen deutsche Übersetzungen mit. Gefährlicher Wettbewerb drohte eine Zeitlang von den Russen selbst, die gegen Ende des 14. Jahrhunderts anfingen, Schiffahrt auf der Ostsee zu treiben. Um dies zu hindern, einigten sich die livländischen Städte mit den preußischen dahin, den Russen die Flußmündungen, die alle in deutschem Besitze waren, zu sperren, und nahmen hierzu auch die Hilfe des Hochmeisters in Anspruch.

Der Verkehr mit Polen.

Thorn war der Ausgangspunkt der großen Straßen, die vom Ordenslande aus das polnische Reich durchzogen. Die aus früherer Zeit vorhandenen Vorrechte wurden im Jahre 1349 vom Könige Kasimir bestätigt und dahin erweitert, daß er den Thornern die Straßen über Kalisch und Schildberg nach Breslau, über Lublin nach Wladimir und über Brest in Kujavien nach Sandomir für den Handel freigab. Der Reiseverkehr auf diesen Straßen wurde für die Deutschen des Ordenslandes besonders dadurch erleichtert, daß in den meisten Städten Polens das Bürgertum zum größten Teile aus Deutschen bestand. Die Städte Posen, Kalisch und Peisern, in denen damals das Deutschtum völlig überwog, hatten überdies noch 1350 die schon früher untereinander geschlossenen Bündnisse zur Sicherung der Wege erneuert. Die Handels- und Reiseverbindungen Thorns erstreckten sich über die polnischen Straßen weit in die Karpathenländer bis nach Ungarn und Südrußland. Vor allem jedoch war Polen für Preußen das Durchgangsland nach Deutschland. Die Preußenfahrer, soweit sie aus Mittel- und Süddeutschland kamen, benutzten in der langen Friedenszeit vor 1380 ausschließlich den Weg über Polen, so daß Thorn nicht nur für den polnischen, sondern auch für den deutschen Verkehr das Eingangstor zum Ordenslande bildete.

Mit der Thronbesteigung Jagiellos entstand zwischen dem Orden und Polen ein scharfer Gegensatz, der bald auch zu schweren Störungen des Reiseverkehrs führte. Planmäßig wurde von polnischer Seite versucht, die weitverzweigten Verbindungen des Gegners mit der Außenwelt zu stören, den Ordensstaat allmählich zu vereinzeln und die für Polen vorteilhafte geographische Lage auszunutzen. Mitten im Frieden wurden die Durchgangstraßen von Deutschland nach Preußen zeitweise geschlossen und Grenzsperren gegen das Ordensland angeordnet. Immer häufiger wurden Reisende auf polnischem Gebiete beraubt. Nur vorübergehend brachten die Beschwerden der Überfallenen und die des Ordens Abhilfe. Durch seinen Prokurator erwirkte der Orden 1387 in Rom, daß der Bischof von Ermland als päpstlicher Kommissar

und Exekutor die Bulle vom Jahre 1261 über den Schutz der Preußenfahrer von neuem bekannt machte und den Erzbischof von Gnesen und die polnischen Bischöfe unter Androhung von Kirchenstrafen aufforderte, dafür zu sorgen, daß die nach Preußen ziehenden Reisenden unterwegs nicht aufgehalten würden. Trotzdem wurde die Unsicherheit der Straßen durch Polen so groß, daß der Reiseverkehr von Deutschland, soweit er nicht ganz aufhörte, Polen schließlich auf Umwegen umging.

Anderseits kam auch der Ordensstaat für Polen als Durchgangsland nach dem Meere in Betracht. Unter Verletzung des bestehenden Straßenzwanges wurde von Polen aus versucht, von Bromberg und Schulitz auf polnischen Schiffen die Weichsel abwärts zu fahren. Auf Anrufen Thorns wurden vom Hochmeister im Jahre 1403 hiergegen scharfe Verordnungen erlassen, doch war der allmähliche Niedergang Thorns nicht mehr aufzuhalten. Auch wurde dem Verkehr unter Umgehung Preußens dadurch ein neuer Weg von Polen nach der Ostsee geschaffen, daß 1390 die Kaufleute in den pommerschen Städten vom Könige von Polen einen Schutzbrief erhielten und als Handelsstraße der Weg an und auf der Warthe vorgeschrieben wurde.

Auf dem Gebiete des Verkehrs traf auch der Orden Maßregeln gegen den polnischen Nachbarstaat. 1394 wurde die Ausfuhr von wertvollen Pferden nach Polen verboten und die Überschreitung der Grenze außerhalb der Straßen soweit als möglich verhindert. Wer als Reisender über die Grenze wollte, hatte sich durch ein von seiner Obrigkeit ausgestelltes Zeichen auszuweisen. Zu Grenzwächtern wurden alle Ordensbeamten in der Nähe der Grenze, Amtleute, Komture, Pfleger und Vögte bestellt. Wer mit Pferden im Werte von mehr als 4 Mark oder ohne Ausweiszeichen oder auf unerlaubter Straße ergriffen wurde, dem wurden die Pferde und alles, was man sonst bei ihm vorfand, genommen. Daß der Orden an der polnischen Grenze einen ausgedehnten Kundschafter- und Nachrichtendienst gegen Polen unterhielt, kann bei der militärischen Eigenart des Staates nicht auffallen. Fortwährend wurden von dem Komtur von Thorn, dem Hauptwächter der Grenze, Läufer und Reiter nach Polen geschickt, »um neue Zeitungen zu erfahren«; zuweilen wurde ihnen ein bestimmtes Reiseziel vorgeschrieben, in anderen Fällen wurde den Kundschaftern die Wahl der Wege selbst überlassen.

Der Verkehr mit Ungarn.

Nachdem die Versuche des deutschen Ordens, im Burzenlande festen Fuß zu fassen, im Anfange des 13. Jahrhunderts gescheitert waren und zum Zerwürfnisse mit Ungarn geführt hatten, hörten für lange Zeit nahezu alle Beziehungen zwischen dem Orden und Ungarn auf. Dagegen gedieh um die Mitte des 14. Jahrhunderts der Handel der Thorner Kaufleute nach Ungarn. Die Vorbedingung für diesen Verkehr waren friedliche Verhältnisse mit Polen, da alle Verbindungstraßen zwischen Preußen und Ungarn durch Polen führten. Von diesen Straßen lief eine von Thorn über Sandomir, Smygrod und die Beskiden nach Bartfali in Ungarn, eine zweite über Petrikau nach Krakau, wo sie Anschluß an die ungarische Straße hatte. 1349 erhielten die Kaufleute aus Preußen vom Könige Kasimir von Polen für ihren Verkehr nach Ungarn freien Durchzug durch die Stadt Sandomir.

Enger wurde die Fühlung zwischen dem Orden und Ungarn seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts, weil die Vereinigung von Polen und Litauen nicht nur für den Ordensstaat, sondern auch für das südlich an Polen grenzende Ungarn bedrohlich war. Der Orden wurde dadurch in die luxemburgische Politik verstrickt. Er gewann an Ungarn einen stets geldbedürftigen,

aber wenig zuverlässigen Verbündeten, zumal das Land sich gleichzeitig der Türken zu erwehren hatte. Der Verkauf der Neumark durch Sigmund von Ungarn an den Orden hatte einen fast zwei Jahrzehnte umfassenden Nachrichtenaustausch zwischen beiden Mächten zur Folge. Vorbesprechungen, langwierige Verhandlungen, schließlich eine Reihe von Verträgen, Bestätigungen und Anfechtungen, Übergabe der Abschlagszahlungen, Darlehen auf noch nicht fällige Teile des Kaufgeldes, alles dies führte zu einem ununterbrochenen Boten- und Gesandtenverkehr zwischen Ungarn und dem Ordenslande; dazu kamen die Verhandlungen über gemeinsames Vorgehen in dem drohenden Kriege mit Polen und die zur besonderen Pflege der gegenseitigen Beziehungen ausgetauschten Briefe und Geschenke. Die Überbringung der Briefe wurde Boten, Läufern und Dienern anvertraut. Ein Bote des Hochmeisters an den König von Ungarn wurde 1405 auf polnischem Gebiete beraubt, die Briefe wurden ihm zerschnitten. Starke Bedeckung erforderte die Beförderung der Gelder, die als Abschlagszahlungen für neumärkische Gebiete von ungarischen Rittern und Beamten in Marienburg oder Thorn in Empfang genommen wurden.

Anderseits wurden in eigenartiger Weise auch fern von Preußen wohnende Glieder des Ordens dem Nachrichtendienste nutzbar gemacht. So schreibt der Hochmeister im August 1397 an den Landkomtur von Österreich: »Wir senden zu Euch unseren getreuen Samuel, Landrichter zu Thorn, mit der Abschrift einer Botschaft des Königs von Ungarn und unserer Antwort darauf, die aber keine endgültige ist, da wir versprachen, ihm noch besondere Botschaft zuzustellen. Zu solcher Botschaft haben wir nun mit Wissen und Willen unserer Gebietiger Euch und den gedachten Samuel ausersehen und bitten Euch, den König ungesäumt aufzusuchen, sei es in Böhmen oder wo Ihr ihn sonst findet, jedoch nicht in Krakau, wohin er nach dem Tage zu Frankfurt am Main zu ziehen gedenkt. Zugleich senden wir Euch eine Instruktion. Laßt uns den Erfolg durch Samuel wissen.«

Der Verkehr mit Rom.

Als geistliche Körperschaft stand der deutsche Orden mit der römischen Kurie in dauerndem Nachrichtenverkehr. Ursprünglich durch die Gunst der Kirche emporgehoben, von dieser mit Vorrechten und Gnadenbeweisen überschüttet, hatte der Orden sich allmählich zu einer weltlichen Macht entwickelt, die ihre Selbständigkeit auch dem Papste gegenüber zu behaupten wußte. Doch wurden die Beziehungen zur Kurie sorgfältig geflegt, deren Stellungnahme besonders in den verwickelten kirchlichen Verhältnissen Livlands für den Orden wichtig war. In vielen Briefen und Berichten an den Papst und oft auch an das Kollegium der Kardinäle schilderten die Hochmeister die Kriegsfahrten nach Litauen, die Feindschaft der Polen und die Not des von Feinden umringten Ordens. Zuweilen berührte der Briefwechsel persönliche Angelegenheiten. So empfiehlt Winrich von Kniprode seinen Brudersohn dem Papste und bittet, ihn nach Beendigung seiner Studien mit einem Bistume zu versorgen. Auch Schriftstücke anderer Art gingen nach Rom. Die umfangreichen Zeugenvernehmungen über das Leben der heiligen Dorothea wurden in Marienwerder 1406 niedergeschrieben, versiegelt und dem Papste durch vereidigte Boten übersandt.

Am päpstlichen Hofe weilte ständig ein Prokurator des Ordens; er hatte die Vorteile seiner Körperschaft nach den ihm schriftlich zugehenden Anweisungen des Hochmeisters wahrzunehmen und den Papst über alle Ordensangelegenheiten zu unterrichten, vor allem aber auch den Meister über die Vorgänge, Stimmungen und Strömungen am päpstlichen Hofe auf dem

laufenden zu erhalten. Ein Bericht des Prokurators meldet, alle Gegner des Ordens seien an der Arbeit und veranlaßten, daß aus aller Welt Klagebriefe über den Orden an den Papst gelangten. Der Prokurator hat sich Abschriften solcher Briefe zu verschaffen gewußt und sendet einige davon dem Hochmeister. Über Rom gehen dem Hochmeister auch Nachrichten von den Resten der Ordensballeien in Süditalien zu. So meldet 1403 der Prokurator, die Landkomture von Apulien und Sizilien hätten sich nach den Zuständen und Kriegen in Preußen erkundigt, sie seien treue Anhänger des Ordens.

Weiterhin vermittelte der Prokurator den Geldverkehr mit der päpstlichen Kammer. Außerordentlich hoch waren die Beträge, die ihr Jahr für Jahr vom Hochmeister zugingen. Alle Parteigänger des Ordens mußten durch Spenden gewonnen und erhalten werden. Jeder kommende und gehende Bote erforderte hohe Bezahlung, und selbst die Beamten in der päpstlichen Kammer, denen die Briefe an den Papst übergeben wurden, verlangten für ihre amtliche Tätigkeit noch besondere Geldspenden. 1398 fügt der Hochmeister einem Briefe an den Landkomtur von Bozen Zettel mit Schuldforderungen an eine Reihe süddeutscher Herren bei und beauftragt den Landkomtur, das Geld einzuziehen und an den Prokurator nach Rom zu senden. In der Regel aber nahm der Geldverkehr von Preußen nach Rom den Weg über Brügge in Flandern, wo der Lieger des Großschäffers die Umwechslung vermittelte.

Zur Besorgung der Briefe zwischen Marienburg und Rom war eine beträchtliche Zahl von Boten nötig. Einige werden geradezu als »Romläufer« bezeichnet und erscheinen in dieser Stellung viele Jahre hindurch. Soweit die Boten vom Ordenslande aus den Weg durch Polen nehmen, werden sie vom Komtur von Thorn abgefertigt und erhalten von ihm das Zehrgeld. Zuweilen wird erwähnt, daß es sich um »laufende« Boten handelt. Zur größeren Sicherheit werden auch zwei Boten zusammen abgeschickt, eine Gepflogenheit, die sich auch im Botendienste der päpstlichen Kurie findet. Die zwischen Rom und Marienburg gewechselten Briefe enthalten öfter Bemerkungen über die Personen der Überbringer. So schreibt der Prokurator, er sende die Briefe mit einem Boten, den er von eigenem Gelde ausrüste, und der sein Diener und Vetter sei, er wisse in der Sache keinen getreueren zu finden und bittet, ihn mit Zehrung und wenn nötig mit neuer Kleidung zu versehen und zurückzusenden. Oder ein anderes Mal: »Lieber Meister, geruhet dem armen Knechte, dem Bringer dieses Briefes, einen förderlichen Brief zu geben an den Komtur von Balga, daß er ihm zu seinem väterlichen Erbe behilflich sei, und nehmet den Lohn von Gott.« Oder: »Obwohl ich die Quittungen schon lange bei mir gehabt habe, so hatte ich doch keinen sicheren Boten, mit dem ich sie hätte senden mögen. Was ich für den Boten ausgegeben habe, ergibt der anliegende Zettel.« Bald darauf schreibt der Prokurator: »Ich habe Herrn Paule, dem Bringer dieses Briefes, befohlen, Euer Gnaden etwas mündlich zu sagen, was um vieler Sachen willen nicht gut zu schreiben ist.« Von mehreren bei der päpstlichen Kanzlei angestellten Läufern wird ihre Abstammung aus Preußen erwähnt. Sie scheinen aus dem Dienste des Ordens in den der Kurie übergetreten zu sein.

Wiederholt wird berichtet, daß die Boten mit dem »Zerat« nach Rom gesandt wurden. Hiermit wurde eine um die Briefe gelegte Leinwandhülle bezeichnet, die zum Schutze gegen die Nässe mit Wachs getränkt war (pannus ceratus). Übrigens beförderten auch die Läufer der Kurie ihre Briefe oft in Zeraten und lieferten dem Orden wohl das Vorbild für sein Verfahren. 1401 werden dem Prokurator 7 Ellen Leinwand zu Zeraten übersandt.

Häufig wurden Briefe den vielen Priestern, Mönchen und Schülern mitgegeben, die von Preußen nach Rom reisten oder aus Rom zurückkehrten. Sie erhielten geringeres Zehrgeld als die Läufer, weil sie unterwegs auf gastfreie Aufnahme zu rechnen hatten. Die Berufungschrift, in der 1403 der Hochmeister Einspruch gegen das Verbot des Papstes erhob, Krieg mit Litauen zu führen, wurde »dem alten Schulmeister von Marienburg« zur Mitnahme nach Rom anvertraut. Überhaupt war der Reiseverkehr zwischen Preußen und Italien zur Blütezeit des Ordens nicht gering. Wallfahrer zogen einzeln und in Scharen nach Rom; Geistliche reisten zu den verschiedensten Zwecken hin und her. Studierende aus dem Ordenslande besuchten die Universität in Bologna, nach deren Muster die Gründung einer preußischen Universität in Kulm geplant und vom Papste genehmigt wurde. Manchmal leiht der Prokurator den in Rom weilenden Reisenden aus dem Ordenslande Geld, das sie in Marienburg an die Ordenskasse zurückzahlen.

Solange die Beziehungen zwischen Preußen und Polen friedlich waren, ging der Weg von Marienburg nach Rom meist über Thorn, Breslau, Wien, Leoben und Venedig. Als später das polnische Gebiet gemieden werden mußte, wurde hauptsächlich die Straße durch die Neumark, die Lausitz und Böhmen gewählt. Auch der Weg über den Brenner, der die Ordensballei Bozen berührte, wurde auf Reisen vom Ordenslande nach Italien zuweilen benutzt. Um die Strecke von der Marienburg nach Rom zurückzulegen, brauchten die Reisenden und Briefboten im Sommer gewöhnlich mehr als zwei Monate, im Winter noch bedeutend längere Zeit. Von zwei am 29. September 1406 abgesandten Briefen trifft einer am 8. Februar, der andere am 13. März in Rom ein. Am 27. Mai 1407 sandte der Prokurator in Rom noch einen Bericht an den bereits am 30. März gestorbenen Hochmeister Konrad von Jungingen, und erst der Brief des Prokurators vom 24. Juni ist an den Großkomtur gerichtet und beklagt den Tod des Meisters.

Die Verkehrsverbindungen mit der westlichen Kulturwelt waren für den Ordensstaat unentbehrliche Stützen seiner Macht. Sie begannen bereits ein Jahrzehnt vor Tannenberg zu wanken, als die Gegner mit allen Mitteln den Orden zu vereinzeln suchten. Schon damals täuschte sich der Orden nicht darüber, daß die durch den Reise- und Nachrichtenverkehr unterhaltenen Beziehungen mit der Außenwelt für ihn Lebensfragen waren, daher das Ringen um die Reisewege nach Deutschland und Livland und um die Offenhaltung der Ostseestraßen.

Immerhin konnte der Orden den Verkehr nur mit den Mitteln seiner Zeit fördern und pflegen. Sein Botendienst stand ebenbürtig dem wohlgeordneten Nachrichtenverkehr der Hanse zur Seite und erreichte fast sein offenbares Vorbild, den trefflich eingerichteten Botendienst der päpstlichen Kurie. Aber völlig unbewiesen ist die Auffassung, daß es eine »Ordenspost« gegeben habe. Die Darstellungen J. Voigts haben dieser Anschauung große Verbreitung gesichert und zu weiteren Übertreibungen Anlaß gegeben. Schon bei Voigt wird der oberste Marschall zum Hofpostmeister, die Briefsweiken werden zu Reitpostpferden und der Briefstall zum Postamt.[1]) Nach anderen Darstel-

[1]) Voigt, Geschichte Preußens VI 471. Voigt, das Stilleben des Hochmeisters des deutschen Ordens und sein Fürstenhof (Raumers Hist. Taschenbuch 4, 1833) 218—222.

lungen, soweit sie nicht die Ausführungen Voigts einfach übernehmen, stehen die Postpferde Tag und Nacht im Stalle gesattelt zur Benutzung, der »Witing« wird zum Postmeister, der Briefstall zu seiner Briefstube. Postillione erscheinen in blauen Uniformen, und es werden überraschende Vergleiche mit Posteinrichtungen der Neuzeit angestellt. Im Gegensatze dazu verweist bereits F. C. Huber die ganze Ordenspost in das Gebiet der Fabel.[1]) F. Ohmann steht auf dem Standpunkte, daß die Boteneinrichtung des Ordens in ihrer Bedeutung stark überschätzt worden, und daß die alte Überlieferung einer postmäßigen Stafetteneinrichtung völlig unzureichend beglaubigt sei.[2])

Voigt freilich behauptet: »In jeder Ordensburg wechselte man, wie heute (1830) in jedem Postamte, den Briefjungen und das Postpferd, und der Komtur des Hauses war verpflichtet, auf der Adresse des Briefes genau anzugeben, in welcher Stunde der Brief bei ihm angekommen und von ihm weitergesandt worden sei.« Aber zum Beweise führt Voigt nur einen Brief vom Ordensmarschall an den Hochmeister an, der Vermerke über Ankunfts- und Abgangszeiten in den unterwegs berührten Orten enthält. Über Boten und Pferdewechsel steht in dem Briefe nichts. Als weiteres Beispiel über die Angabe der Ankunfts- und Abgangszeiten in den Zwischenorten befindet sich im Ordensarchive zu Königsberg ein unveröffentlichter Brief des Komturs von Balga an den Hochmeister vom 22. Juni 1408, der jedoch ebenfalls keine Bemerkungen darüber enthält, daß etwa die ermüdeten Boten und Pferde durch frische Kräfte abgelöst worden wären. Wahrscheinlich würde eine gründliche Durchforschung des Ordensarchivs noch einige weitere Fälle zutage fördern, in denen die Beförderungszeiten auf den Briefen vermerkt sind, und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß auch in einem Einzelfall ein Boten- oder Pferdewechsel im Innern des Ordenslandes nachgewiesen wird. Solange aber solche Fälle nicht in größerer Menge belegt werden, bleibt die Darstellung Voigts unbewiesen. Schon die zahllos erhaltenen Briefe ohne irgendeine Erwähnung von Zwischenstellen sollten die Verallgemeinerung eines besonderen Falles verbieten. Keineswegs aber kann durch vereinzelte Vermerke über die Ankunfts- und Abgangszeit eines Briefboten bewiesen werden, daß ein regelmäßiger Wechsel der Boten und Pferde an bestimmten Stellen allgemein durchgeführt war. Dies ist aber schließlich das Ausschlaggebende, denn der Begriff »Post« bezeichnet ursprünglich eine Anstalt, die auf Pferde- und Botenwechsel beruht, so daß nicht mehr der einzelne Bote, sondern die Anstalt den Verkehr vermittelt.[3]) Hiervon ist im Ordensstaate keine Rede. Wenn auch an den Landesgrenzen in Thorn und Memel die Inland- und Auslandboten sich häufig ablösten, so ist doch von dieser Einrichtung bis zu festen Stafettenlinien ein weiter Weg, der um 1400 noch nicht zurückgelegt war.

[1]) F. C. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893. 48 und 153f.

[2]) Fr. Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und das Emporkommen der Taxis. Phil. Diss. Bonn 1908. S. 24.

[3]) Ohmann, a. a. O. 13f. Aloys Schulte, Gesch. des mittelalterl. Handels und Verkehrs. Leipzig 1900, Bd. I 500f.

Das Postwesen in China im Jahre 1911.[1])

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Dem Berichte[2]) der chinesischen Postverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1911 entnehmen wir die nachstehenden Angaben.

Die Trennung der Postverwaltung von der Seezollverwaltung und ihre Angliederung an das Verkehrsministerium hat sich als zweckmäßig erwiesen. Das dem Verkehrsminister Li Ching-Fong unterstellte »Directorate General of Posts« (die oberste Postfachbehörde) wird von dem General-Postmeister Piry geleitet.

Wie die Entwicklung gezeigt hat, hätten für China mit seinen vielen, einzig dastehenden Eigentümlichkeiten, mit seiner überaus zahlreichen Bevölkerung und mit seiner gewaltigen Ausdehnung bessere als die getroffenen Posteinrichtungen kaum gefunden werden können. Leider haben im Berichtsjahre Pest, Überschwemmung, Hungersnot und Bürgerkrieg mit ihren traurigen Folgeerscheinungen das Land zeitweise stark verwüstet und auch den Postverkehr sehr in Mitleidenschaft gezogen. Während indes die Pest nur Verzögerungen der Postbeförderung in der Mandschurei und in Schantung verursachte, bereiteten die Überschwemmungen ernstere und auf noch größere Gebiete sich erstreckende Verlegenheiten. Die angeschwollenen Flüsse unterspülten im Norden meilenweit die Eisenbahndämme und machten zahlreiche Kurierstraßen für Wochen und Monate unbenutzbar; das Wasser des Yangtseflusses erreichte eine Höhe, wie sie seit 60 Jahren nicht mehr zu verzeichnen gewesen ist. In Yünnan stand ein großer Teil des Landes monatelang unter Wasser, die Eisenbahnen waren in dieser Zeit außer Betrieb gesetzt. Während der Umwälzungen arbeitete die Post zwar — sogar in den Außenbezirken von Urga, der Mongolei, von Tihwafu (Chinesisch Turkestan) usw. — mit großer Pünktlichkeit. Doch hatte sie unter den unsicheren Zuständen, unter Raub, Mord und Plünderung viel zu leiden, und sie mußte häufig polizeiliche und auch militärische Hilfe in Anspruch nehmen, die ihr, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, von den Machthabern aller Parteien gleichmäßig gewährt wurde. Den Versuchen einzelner Provinzen, sich von der Landespostverwaltung loszureißen und kleine Sonderpostwesen zu bilden, ist das Directorate General in Peking stets mit Nachdruck und Erfolg entgegengetreten. Das chinesische Postgebiet hat also unter der Republik denselben Umfang behalten, den es unter dem Kaiserreiche hatte.

Es ist für die Leistungsfähigkeit der chinesischen Post äußerst bezeichnend, daß ihre Verkehrsziffern im Rechnungsjahre 1911 trotz aller ungünstigen politischen und sonstigen Einflüsse erheblich gestiegen sind. Beispielsweise sind die Verkehrsanstalten um 844 vermehrt worden, die Länge der Kurierlinien ist um etwa 30 000 li[3]) gewachsen. Die Zahl der behandelten Postsendungen belief sich auf 421 Millionen Stück, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 70 Millionen Stück bedeutet. Davon entfielen auf die Einschreibbriefe 3 000 000 und auf die Eilbriefe nicht weniger als 800 000 Stück. Diese Gattung von Sendungen verdankt ihr geradezu überraschendes Wachstum zum

---

[1]) Vgl. Archiv 1912, S. 471 ff.

[2]) Report on the Working of the Chinese Post Office for the 3d Year of Hsüan T'ung of the former Ching Dynasty (1911). (English and Chinese Texts.) Eighth Issue. Shanghai: Supply Department of the Directorate General of Posts 1912.

[3]) 3 li = rund 1 englische Meile.

großen Teile dem Umstande, daß die Telegraphenleitungen während der politischen Unruhen häufig gestört waren, und daß die Schnellposteinrichtungen deshalb stärker als bisher benutzt wurden. Der einträgliche Paketverkehr wurde allerdings durch die politischen Wirren und die sonstigen Störungen schwer getroffen. Doch waren die Verkehrsziffern auf diesem Gebiete für die sechs ersten, verhältnismäßig ruhigen Monate des Jahres schon so günstig, daß im ganzen noch 500 000 Pakete mehr befördert worden sind als im Vorjahre; das zweite Halbjahr ist aber in seinem Verkehrsumfange weit hinter dem gleichen Zeitraume des vorhergegangenen Jahres zurückgeblieben. Der Postanweisungsverkehr hat weitere Fortschritte gemacht, obgleich er in den stürmischen Zeiten mehrmals auf längere oder kürzere Dauer eingestellt werden mußte. Die Summe der Postanweisungsbeträge hat sich bei einer Gesamthöhe von 8 000 000 Taels um rund 1 000 000 Taels (= 1 500 000 Mexikanische Dollars) erhöht.

Ein großer Teil dieser Erfolge ist der Ausdauer, Geduld, Arbeitsamkeit und guten Dienstzucht der Beamtenschaft zu verdanken. Sowohl die ausländischen als auch die chinesischen Angestellten waren während der Wirren häufig ernsten Gefahren ausgesetzt; nichtsdestoweniger blieben sie, wenn irgend angängig, an ihren Plätzen, stellten unterbrochene Verbindungen sobald als möglich wieder her und nahmen ihre etwa gestörte Beschäftigung schon nach kurzer Zeit wieder auf. Wenn es die Umstände erforderten, verteilten sie das Eigentum der Post, um es vor Verlust zu schützen, untereinander und bewahrten es an verschiedenen Stellen auf; auch vergruben sie, wenn es nicht anders ging, zeitweilig die Markenbestände und Kassengelder und retteten dem Staate auf diese Weise große Werte.

In der Zeit der Umwälzungen, als der Norden und der Süden des Reichs sich noch nicht wieder vereinigt hatten, erlangte die Frage vorübergehend große Bedeutung, in welcher Weise die weiter zu verwendenden Wertzeichen der früheren Verwaltung durch eine besondere Kennzeichnung den veränderten Verhältnissen angepaßt werden sollten. Da die Postverwaltung unparteiisch bleiben und nur dem öffentlichen Wohle dienen wollte, wurde nach langen Beratungen im Verkehrsministerium beschlossen, die Briefmarken mit einem die Neutralität der Postverwaltung andeutenden Überdrucke zu versehen. Versuchsweise gab man einem Teile der Markenbestände den in chinesischer Schrift abgefaßten, wagerecht verlaufenden Aufdruck lin-shih chung-li (d. h. Vorläufige Neutralität) und stellte die Marken in Futschau zum Verkauf. Die Provinzialbehörden erhoben jedoch sofort Einwendungen, und die Marken mußten zurückgezogen werden. Inzwischen hatten sich aber die Machthaber von Peking und Nanking über eine Zentralgewalt geeinigt. Die übrigen noch vorhandenen Marken wurden nunmehr mit dem ebenfalls in chinesischer Schrift gehaltenen, senkrechten Überdrucke Chung-hua Min-kuo (d. h. Chinesische Republik) versehen. Sie sollen so lange Gültigkeit behalten, bis der Vorrat aufgebraucht ist.

Was die chinesische Postverwaltung während des Berichtsjahrs im einzelnen geleistet hat, geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Art der Postanstalten und der Sendungen	1910	1911
Hauptämter	49	49
Nachgeordnete Ämter	736	908
Agenturen	4 572	5 244
Briefsendungen	355 000 000	421 000 000

Art der Postanstalten und der Sendungen	1910	1911
Pakete	3 766 000	4 237 000
Paketgewicht insgesamt . . . kg	11 533 000	13 703 000
Briefe in clubbed mails [1])	7 409 000	5 913 000
Einschreibbriefe	29 013 000	32 094 000
Eilbriefsendungen	1 893 000	2 692 000
Aus den Briefkasten eingesammelte Briefsendungen	20 068 000	23 807 000
Postanweisungen ausgehend Hk. Tls	3 520 000	3 936 000
Postanweisungen eingehend Hk. Tls	3 488 900	3 984 000.

Die Postanstalten, Briefsendungen und Pakete verteilen sich in folgender Weise auf die großen geographischen Bezirke Chinas:

Landesteil	Postanstalten		Briefsendungen		Pakete	
	1910	1911	1910	1911	1910	1911
Nordchina	2 174	2 462	151 000 000	180 000 000	1 837 000	2 244 000
Mittelchina	1 002	1 322	53 000 000	64 000 000	571 000	597 000
Nieder Yangtse.	751	911	94 000 000	107 000 000	899 000	963 000
Südchina	1 430	1 506	57 000 000	70 000 000	459 000	433 000
Summe	5 357	6 201	355 000 000	421 000 000	3 766 000	4 237 000.

Wie in früherer Zeit ist auch im Berichtsjahre jedes sich darbietende Beförderungsmittel — Kuriere, einheimische Stromboote, Dampfer und Eisenbahnen — benutzt worden, um Verbesserungen und Beschleunigungen in der Beförderung der Sendungen zu erzielen. In der zweiten Hälfte des Jahres mußten jedoch wegen der durch die Überschwemmungen und durch den Bürgerkrieg verursachten Unsicherheit in vielen Fällen Nachtkurierlinien in Tageslinien umgewandelt werden. Aber auch nach dieser Änderung fanden noch zahlreiche Postboten einen gewaltsamen Tod. Den Anlaß zu der Verfolgung und oft grausamen Tötung der Postboten gab meist der Umstand, daß sie Gelder von einem Postamte zum anderen beförderten oder zur Auszahlung von Postanweisungen bei sich führten. An einzelnen Stellen mußte dieser Dienst daher für längere Zeit eingestellt werden. Ferner wurde es nötig, die Endpunkte mehrerer großer Linien vorübergehend zu verlegen, weil die Postmeister gezwungen waren, den ihnen angewiesenen Amtssitz zu verlassen und sich anderswo einzurichten. Der Postmeister von Lhasa mußte aus Tibet flüchten, so daß der Postverkehr lange Zeit gestört war. In Nanking mußte der Postmeister mit seinen Beamten während der Beschießung die Stadt verlassen und auf einigen, 10 Meilen oberhalb Nankings auf dem Strome verankerten Hausbooten ein Ersatzpostamt einrichten. Dasselbe geschah etwas später in Hankau. Glücklicherweise wurde die Post von allen Parteien als eine dem ganzen Volke dienende Einrichtung anerkannt und als neutral behandelt. Die Unabhängigkeits-

[1]) Vgl. Archiv 1912, S. 474, Anmerk.

erklärung der Mongolei veranlaßte zunächst die Einstellung des mit Hilfe der Regierungsrelais[1]) eingerichteten Kurierdienstes von Urga nach Kalgan. Die Schwierigkeit wurde aber bald behoben und der Dienst fernerhin mit großer Regelmäßigkeit durchgeführt.

Eine wertvolle Verbesserung seiner Verkehrsmittel hat der Bezirk von Lanchow durch die Umwandlung des Tageskurierdienstes auf der wichtigen Linie Lanchowfu–Kiayükwan in einen sowohl auf die Tages- als auch auf die Nachtzeit sich erstreckenden Schnelldienst erfahren. Die Linie ist 1630 li lang; die Boten gehen jeden zweiten Tag von den Endpunkten ab. Das an der Strecke gelegene Honanfu ist mit der Eisenbahn von Kaifeng aus in 6 Stunden zu erreichen. Briefe von Kaifeng nach Tihwafu in Chinesisch Turkestan können jetzt die 7000 li lange Strecke in 26 Tagen 14 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 261 li den Tag durchlaufen. Die Beförderung der Post geschieht durch Fuß- oder reitende Boten. Pakete werden auf Packeseln befördert; es ist dabei nichts Ungewöhnliches, daß ein Bote fünf bis sechs beladene Esel mitnimmt. Das verdient besonders hervorgehoben zu werden, da der Landesteil nur sehr wenige und weit auseinander liegende Ortschaften hat.

Die Eisenbahnlinien wurden während der Umwälzungen wegen der starken Truppenverschiebungen häufig für den Post- und den privaten Verkehr gesperrt. Besonders schwer hatte die Stadt Peking und ihr Bezirk hierunter zu leiden. Aber auch eine Reihe anderer größerer Städte des Nordens und des Südens, vor allen Chinwangtao, wurden stark in Mitleidenschaft gezogen. Sodann haben die ungewöhnlich heftigen Regenfälle den Verkehr namentlich in der Mandschurei sehr erschwert, wo die Eisenbahnen nicht selten für längere Zeit ganz unterbrochen waren. Erfreulich war, daß der Umbau der Kleinbahn Antung–Mukden in eine normalspurige im Laufe des Jahres beendet werden konnte. Die jetzt auf der Linie verkehrenden Schnellzüge legen die Strecke, die früher zwei Tage in Anspruch nahm, in sechs Stunden zurück. Ferner wurde die Changchun (Kwanchengtze)-Kirin Linie fertiggestellt, infolgedessen konnte die Zeit für die Beförderung von Sendungen zwischen den beiden Orten von 40 auf 16 Stunden ermäßigt werden. Auch in Schantung ist der Eisenbahndienst sehr verbessert worden; seit Juni 1911 verkehrt zwischen Tsinan und Tientsin täglich ein Zug; zwei Monate später richtete die Tientsin-Pukow-Bahn einen regelmäßigen Tagesdienst auf ihren Linien ein. Andere Strecken sind im Bau begriffen und werden mit Beschleunigung fertiggestellt.

Auch die Beförderung der Post durch Boote auf den Flüssen war an vielen Stellen großen Bedrängnissen ausgesetzt. Zwar ist auf den mit Booten bedienten Linien trotz der häufig vorgekommenen Ermordung von Bootführern und Beamten und trotz zahlreicher Beraubungen im einzelnen nicht eine einzige Post ganz verloren gegangen. Man mußte sich aber, um den Gefahren nach Möglichkeit vorzubeugen, dazu entschließen, einen Teil der Bootfahrten einzustellen und durch Überlandkuriere zu ersetzen. Im übrigen haben die Postboote auch in dem Berichtsjahr auf mehreren Strecken besonders starke Ladungen befördert. Zum Beispiel mußten zwischen Wanhsien und Itchang oft Boote in größerer Zahl und häufiger als gewöhnlich verkehren. Die Postbootflotte von Wanhsien bestand schließlich aus 22 Booten, die in der ersten Hälfte des Berichtsjahrs 16 000 Postsäcke beförderten. In Changsha sind im Laufe des Jahres 34 Postboote, am Poyangsee 29 vom Stapel gelassen. Auf dem Yangtseflusse verkehrten einige zwanzig Postdampfer.

---

[1]) Vgl. Archiv 1912, S. 477.

Aus der nachstehenden Übersicht ist zu ersehen, in welchem Maße die Benutzung der einzelnen Beförderungsmittel zugenommen oder abgenommen hat:

Kurierlinien..........	von 287 000 li	auf 319 000 li	=	rund	106 300	englische	Meilen
Postbootlinien........	- 24 000 -	- 20 000 -	=	-	6 700	-	-
Dampferlinien........	- 26 000 -	- 25 000 -	=	-	8 300	-	-
Eisenbahnlinien......	- 15 000 -	- 17 000 -	=	-	5 700	-	-
Zunahme im ganzen..	von 352 000 li	auf 381 000 li	=	rund	127 000	englische	Meilen.

Die von Eingeborenen geleiteten Privatposteinrichtungen und deren Agenturen nehmen sowohl an Zahl als auch an Betriebsumfang ständig weiter ab. Ein starker Stoß wurde den Unternehmungen dadurch versetzt, daß das Verkehrsministerium im September des Jahres verfügte, sie hätten von da an für die Beförderung der »clubbed mails« durch die Staatspost nicht mehr den halben, sondern den vollen Preis zu entrichten. Mehrere Unternehmer fanden allerdings Mittel und Wege, auch diesen neuesten, gegen sie gerichteten Erlaß zu umgehen, und in einzelnen Bezirken blühten die Privatposten während der Unruhen, die ihre wirksame Überwachung verhinderten, wieder auf. In anderen Gegenden wurden die Privatposten aber so eingeengt, daß sich z. B. die Unternehmer im Schanghaier Bezirk schließlich zusammentaten und die Regierung um Schutz sowie um Unterstützung ihres Gewerbes baten. Das Verkehrsministerium antwortete ihnen jedoch, daß es in den Landesteilen, in denen staatliche Posteinrichtungen beständen, den Wettbewerb nicht fördern könne, daß es indes nicht abgeneigt sei, in entlegenen Gegenden, wo Staatsposten noch nicht vorhanden seien, die Privatposten zu unterstützen und sich ihrer unter Umständen sogar zur Weiterbeförderung der der Staatspost anvertrauten Sendungen zu bedienen.

Im Pekinger Bezirk sind die elf Privatpostunternehmungen, mit denen das Jahr 1910 geschlossen hatte, auf sieben herabgesunken; die in »clubbed mails« der Staatspost übergebenen Sendungen haben sich um 9 v. H. vermindert. In Taiyüan arbeiten nur noch neun Privatpostämter. In Kaifeng sind die durch Privatposten beförderten Briefsendungen von 14 300 auf 8 600, in Tientsin um 20 v. H. zurückgegangen. Der Rückgang in Tientsin ist um so bemerkenswerter, als das Privatpostwesen in der Umgebung und in der Stadt selbst im Jahre 1910 noch in hoher Blüte stand. In Tihwafu waren zu Anfang des Jahres noch drei Privatpostämter vorhanden, die aber jetzt geschlossen worden sind. Einen merkwürdigen Verlauf und ein jähes Ende nahmen, wie bereits angedeutet, die Bestrebungen der Privateinrichtungen in Schanghai. Hier hatten die Unternehmer zunächst bei den niederen Volksschichten verbreiten lassen, daß mit dem Throne auch die Staatspost gefallen sei. Die Folge davon war, daß das Privatpostwesen im Schanghaier Bezirk von neuem bedeutend an Umfang zunahm und gute Geschäfte zu machen schien. Bald erkannte aber auch das eingeborene Publikum die Mängel der Privatunternehmungen und die Unrichtigkeit ihrer Angaben, und es trat ganz plötzlich ein Stillstand in der Entwicklung des Privatbetriebs ein. Gegen Ende des Berichtsjahrs hatte die Staatspost den Wettbewerb wieder vollständig verdrängt.

Die Beziehungen zu den auswärtigen Postverwaltungen, namentlich zu denen, die eigene Posteinrichtungen in China unterhalten, waren dauernd gut. Während der Unruhen haben alle in China vertretenen fremden Postverwaltungen die chinesische bereitwilligst bei der Erledigung ihrer Aufgabe unterstützt. Im Tihwabezirke findet jetzt in Tahcheng (Tarbagatei) ein

regelmäßiger Postaustausch mit der russischen Post statt. In Mukden und anderen Orten der Mandschurei hat der Verkehr mit der Kaiserlich Japanischen Post weit einfachere Formen angenommen und große Erleichterungen erfahren. Im Berichtsjahr ist die Statistik für den Briefverkehr mit Einwilligung der beteiligten fremden Verwaltungen nicht angefertigt worden, weil sie infolge der Unruhen usw. ein ganz unrichtiges Verkehrsbild gegeben hätte.

Die Betriebsanlagen der chinesischen Post sind in vielen Orten ergänzt und erneuert, auch die Betriebseinrichtungen sind in mancher Hinsicht verbessert worden. In Peking ist auf dem Ostbahnhof ein aus mehreren Gebäuden bestehendes Bahnhofspostamt zur Entlastung des Stadtpostamts und zur Beschleunigung der Beförderung der ankommenden und abgehenden Posten erbaut und dem Betrieb übergeben; auch sind dort mehrere Zweigämter eingerichtet, die Beamtenschaft ist um 70 Briefträger und Aushelfer verstärkt, die Zahl der Ortsbestellungen auf täglich zwölf und die der Briefeinsammlungen auf täglich acht erhöht worden. In Mukden hat man den Ortsbestelldienst neu geregelt. In Nanking sind die Postgebäude umgebaut und dem Bedürfnis gemäß vergrößert; ferner konnte, nachdem das Straßenpflaster im Laufe des Jahres durch die Gemeindebehörden in Ordnung gebracht war, die Zahl der mit Zweirädern ausgerüsteten Boten für die Bestellung der Eilbriefe erheblich erhöht werden; die Zweigpostämter wurden bedeutend vermehrt, die Ortsbestellungen auf täglich acht erweitert und in den nach Schanghai fahrenden Schnellzügen Bahnposten eingerichtet. Das Postamt in Schanghai hat es nach eingehender Prüfung für zweckmäßig erachtet, bestimmte, bis dahin nur bei den Privatposten vorhandene Einrichtungen in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Es macht von Zeit zu Zeit in den Tagesblättern und durch Anschlag die Vorteile bekannt, die die Staatspost den Versendern bietet, zeigt in gleicher Weise die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Dampfer an und läßt neuerdings auch Briefe aus Läden und Wohnungen abholen, wenn es sich um größere Mengen handelt. Die mit den neuen Einrichtungen erzielten Erfolge sind hervorragend. Der Briefmarkenabsatz hat die dreifache Höhe des Vorjahrs erreicht. Die Zahl der Ortsbestellungen und der Briefkastenleerungen hat unter Einstellung von Zweirädern auf je zehn täglich gesteigert werden müssen. Im Umkreise von 30 li wird außerdem durch acht Landbriefträger, die auch Marken verkaufen und Einschreibsendungen annehmen, eine Landbestellung und gleichzeitig eine Einsammlung von Briefsendungen ausgeführt.

Die vom Verkehrsministerium eingerichtete Postschule hatte keine Erfolge aufzuweisen und ist deshalb im Berichtsjahre wieder eingegangen. Zur Gewinnung der nötigen einheimischen Beamtenkräfte hat man auf das frühere Verfahren zurückgegriffen. Auf Grund einer Prüfung sucht man aus den sich meldenden, englisch sprechenden chinesischen Zöglingen der englischen Schulen in Schanghai, Futschau, Hankau usw. die besten heraus. Dadurch wird aber nur etwa ein Drittel des Bedarfs gedeckt. Die noch fehlenden zwei Drittel werden ortseingesessenen, achtbaren Familien der Städte entnommen, in denen später die Beschäftigung stattfinden soll. Die jungen Leute erhalten eine sorgfältig geregelte Ausbildung, werden hierauf als Hilfsarbeiter beschäftigt, müssen später eine Prüfung bestehen und können dann nach Ablauf einer dreijährigen einwandfreien Dienstzeit fest angestellt werden.

Inwieweit kann gegen Maßnahmen der Reichs-Telegraphenverwaltung, die sich auf die Ausübung eines Hoheitsrechts beziehen, im ordentlichen Rechtswege vorgegangen werden?

(Urteil des Reichsgerichts vom 29. April 1913 II 29/1913.)

Die Privat-Telephon-Gesellschaft in H., die die Herstellung von Nebenanschlüssen an Fernsprechhauptanschlüsse betreibt, hatte gegen den Reichs-Postfiskus, vertreten durch die Ober-Postdirektion in H., Klage erhoben mit dem Antrage, den Reichs-Postfiskus zu verurteilen, folgende Handlungen zu unterlassen:

1. bei Herstellung von Fernsprechnebenanschlüssen mehr als 5 Nebenanschlüsse mit einem Hauptanschlusse zu verbinden,
2. bei den von Privatunternehmern bereits engagierten oder aufgefundenen Reflektanten die unwahre Behauptung zu verbreiten, die Reichs-Telegraphenverwaltung liefere die Nebenanschlüsse besser als die Privatindustrie,
3. seine Fernsprechnebenanlagen für Reihenschaltungen zu Zwecken des Wettbewerbes unter einem für verschiedene Schaltungen näher bezeichneten Selbstkostenpreise zu vermieten.

Die Klage wurde auf §§ 826, 226 B. G. B. und auf das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb vom 7. Juni 1909 gestützt. Der beklagte Reichs-Postfiskus erhob als prozeßhindernde Einreden die Einreden der Unzulässigkeit des Rechtswegs und der mangelnden gesetzlichen Vertretung und verweigerte auf Grund dieser Einreden gemäß § 275 Z. P. O. die Verhandlung zur Hauptsache. Die Unzulässigkeit des Rechtswegs begründete der Reichs-Postfiskus damit, daß nach § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes vor die ordentlichen Gerichte nur bürgerliche Rechtsstreitigkeiten gehörten, eine solche aber hier nicht vorliege. Die Klage solle eine Entscheidung des Gerichts darüber herbeiführen, in welcher Weise das Reich gewisse auf dem Gebiete des Telegraphenwesens ihm zustehende Befugnisse ausüben dürfe. Das gesamte Post- und Telegraphenwesen werde vom Reiche als einheitliche Staatsanstalt im allgemeinen Verkehrsinteresse verwaltet. Dabei handele es sich nicht um ein freies Gewerbe des Fiskus, sondern um die Ausübung eines Staatshoheitsrechts. Der Umstand, daß durch Ziffer I, 3 der Bestimmungen des Reichskanzlers über Fernsprechnebenanschlüsse vom 31. Januar 1900 auch Dritten die Befugnis zur Herstellung und Instandhaltung von Nebenanschlüssen eingeräumt sei, vermöge an dem Charakter des Staatshoheitsrechts des Reichs nichts zu ändern. Dieses Hoheitsrecht unterliege aber nicht der Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte. Wenn jemand vom Reiche die teilweise Unterlassung oder Änderung der Ausübung des Staatshoheitsrechts verlange, so mache er einen nach Grund und Gegenstand ausschließlich dem öffentlichen Rechte angehörenden Anspruch geltend, über den allein die Verwaltungsbehörden zu entscheiden hätten. Zu der Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung führte der beklagte Fiskus aus, daß die Klage nicht gegen den Reichs-Postfiskus, vertreten durch die Ober-Postdirektion in H., sondern gegen den Reichs-Postfiskus, vertreten durch den Staatssekretär des Reichs-Postamts zu richten sei. Denn nach § 4 der Kaiserlichen Verordnung vom 22. Dezember 1875 sowie nach § 3 Abs. 1 des Abschnitts I der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie seien die einzelnen Ober-Postdirektionen nur in ihren Bezirken und innerhalb ihrer Geschäftsbereiche zur Vertretung der Post- und Telegraphenverwaltung berufen. Vorliegend handele es sich aber um die Art und Weise der Ausübung des Telegraphenregals im gesamten Reichs-Postgebiet und die rechtliche Beurteilung allgemeiner Anordnungen der Zentralbehörde. Die Klage gründe sich zudem in weitem Um-

fange auf angebliche Vorkommnisse in den Bezirken anderer Ober-Postdirektionen als der in H. und bezwecke eine Verurteilung der Reichs-Telegraphenverwaltung für das ganze Reichs-Postgebiet. Bei dieser Gestaltung des Rechtsstreits könne aber für die gesetzliche Vertretung der Reichs-Telegraphenverwaltung allein die oberste Reichsbehörde in Betracht kommen.

Das Landgericht in H. wies die Klage insoweit ab, als sie auf Handlungen gestützt war, die außerhalb des Dienstbereichs der Ober-Postdirektion in H. begangen sein sollten. Im übrigen verwarf es die vom beklagten Reichs-Postfiskus vorgebrachten prozeßhindernden Einreden der Unzulässigkeit des Rechtswegs und der mangelnden gesetzlichen Vertretung. Die vom Reichs-Postfiskus gegen das Urteil des Landgerichts in H. eingelegte Berufung wurde vom Oberlandesgericht in H. verworfen. Das Oberlandesgericht erachtete den Rechtsweg ebenfalls für zulässig mit der Begründung, daß der staatliche Betrieb des Telegraphen- und Fernsprechwesens sich jedenfalls insoweit nicht als die Ausübung eines Hoheitsrechts, sondern als einen Gewerbebetrieb darstelle, als der Staat — wie es hier nach Ziff. I, 3 der vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse vom 31. Januar 1900 der Fall sei — unter Verzicht auf den Alleinbetrieb die Privatindustrie heranziehe, und daß der Staat bei Ausübung dieses Gewerbezweigs kein Vorrecht vor der mit ihm in freiem Wettbewerbe stehenden Privatindustrie habe, vielmehr gleich ihr den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes unterstehe. Dieser Ausführung ist das Reichsgericht, dem die Sache in der Revisionsinstanz zur Entscheidung vorlag, nicht beigetreten. In den Urteilsgründen führt es hierzu aus:

> »Nach § 1 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 steht das Recht, Telegraphenanlagen, mit Einschluß der darunter inbegriffenen Fernsprechanlagen, zu errichten und betreiben, ausschließlich dem Reiche zu. In Ziff. I, 3 der erwähnten Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse ist allerdings ausgesprochen, daß den Teilnehmern an den Fernsprechnetzen überlassen sei, die Herstellung und Instandhaltung der auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse durch die Reichs-Telegraphenverwaltung oder durch Dritte bewirken zu lassen. Allein darin ist, entgegen der Meinung des Berufungsgerichts, ein teilweiser Verzicht auf den Alleinbetrieb und eine Heranziehung der Privatindustrie zur freien Konkurrenz nicht zu finden. Daß keine freie Konkurrenz zwischen der Verwaltung und dem zugelassenen Dritten geschaffen wurde, ergibt die Stellung beider Teile, wie sie im weiteren geregelt ist. Danach ist nämlich der Verwaltung im Falle der Ausführung durch Dritte ein näher geordnetes Aufsichtsrecht eingeräumt und müssen solche von Dritten hergestellte Anschlüsse besonderen, nur für sie geltenden und von der Verwaltung festzusetzenden technischen Anforderungen genügen. In dieser gesamten Regelung liegt nicht eine Preisgabe der Monopolstellung, vielmehr kommt in ihr das gegen die freie Konkurrenz Dritter gerichtete Vorrecht gerade zum Ausdruck. Zutreffend weist die Revision auch darauf hin, daß der Reichskanzler gar nicht befugt wäre, auf die im Gesetze begründete staatliche Vorrechtsstellung im Verordnungswege zu verzichten.«

Das Reichsgericht untersucht dann, ob die Klage nicht aus sonstigen Gründen nach § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes vor die ordentlichen Gerichte gehört, und geht dabei auf die Ansprüche der Klägerin im einzelnen ein. Hierbei gelangt es hinsichtlich der einzelnen Ansprüche zu folgendem Ergebnisse:

> »Mit dem Antrage Ziff. 1 verlangt die Klägerin, daß dem Beklagten untersagt werde, bei Nebenanschlüssen, die er selbst herstellt, entgegen der in Ziff. I, 3 der Bestimmungen vom 31. Januar 1900 enthal-

tenen Vorschrift mehr als 5 Nebenanschlüsse mit demselben Hauptanschlusse zu verbinden. Mit dem Antrage Ziff. 3 soll ihm verboten werden, zu Zwecken des Wettbewerbes seine Nebenanschlüsse mit Reihenschaltungen unter den im Antrag angegebenen Selbstkostenpreisen und ohne Zuschlag eines angemessenen Baukostenbeitrags zu vermieten. Die über diese Anträge zu treffende Entscheidung erfordert keine grundsätzliche Stellungnahme zu der von den Parteien erörterten Frage, ob und inwieweit der staatliche Post- und Telegraphenbetrieb als Gewerbebetrieb oder als Ausübung eines Hoheitsrechts zu gelten hat. Der Post- und Telegraphenbetrieb unterscheidet sich von gewöhnlichen gewerblichen Unternehmungen jedenfalls dadurch, daß er nicht nur dem Gelderwerbe dient, sondern auch, und zwar wesentlich dazu bestimmt ist, in Erfüllung der staatlichen Aufgaben das Gemeinwohl zu fördern. Das zur Erreichung dieses Zweckes Erforderliche haben die berufenen Organe der Verwaltung innerhalb ihrer Zuständigkeit frei zu bestimmen und dabei den mannigfachen, durch die jeweiligen Umstände gebotenen Rücksichten Rechnung zu tragen. Das schließt aber aus, daß der Verwaltung über die Art, wie sie die Geschäfte zu führen hat, allgemeine Weisungen erteilt werden. Ein Urteil solchen Inhalts würde nicht mehr auf dem Gebiete der bürgerlichen Rechtspflege liegen, sondern einen unzulässigen Eingriff in ein nicht dem Privatrecht angehörendes Gebiet enthalten. Die in den Anträgen Ziff. 1 und 3 geltend gemachten Ansprüche, mit denen die Klägerin die Erteilung solcher allgemeiner Weisungen erstrebt, können deshalb nicht Gegenstand eines bürgerlichen Rechtsstreits sein . . .

Anders ist der Antrag Ziff. 2 zu beurteilen, der dahin geht, daß dem Beklagten untersagt werde, bei den von Privatunternehmern bereits engagierten oder aufgefundenen Reflektanten die unwahre Behauptung zu verbreiten, die Reichs-Telegraphenverwaltung liefere die Nebenanschlüsse besser als die Privatindustrie. Hier stehen Handlungen in Frage, die überhaupt nicht zum ordnungsmäßigen Geschäftsbetriebe des Beklagten gehören können. Auch ist insoweit ein privatrechtlich unerlaubter Eingriff in die Rechtsstellung der Klägerin wohl denkbar, weil die staatliche Postverwaltung jedenfalls in dem Sinne an dem allgemeinen Erwerbsleben sich beteiligt, daß ihre Organe Handlungen vornehmen können, die nach privatrechtlichen Grundsätzen, insbesondere auch nach den Vorschriften des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb, einen Schutzanspruch privater Gewerbetreibender begründen. Bei dem zweiten Klageantrag ist deshalb der Rechtsweg für zulässig zu erachten.«

Hinsichtlich der prozeßhindernden Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung wurde die Revision zurückgewiesen. Das Reichsgericht stellte sich dabei auf den Standpunkt, daß die Klage nur Angelegenheiten betreffe, die in den Geschäftsbereich der Ober-Postdirektion in H. fallen, nachdem das Landgericht in H. die Handlungen ausgeschieden habe, die außerhalb des Bezirkes dieser Ober-Postdirektion begangen sein sollten. Gegen die Vertretungsbefugnis der Ober-Postdirektion lägen Bedenken nicht vor, und der Einwand der Revision, daß es sich hier nicht um eine in den Geschäftsbereich der einzelnen Ober-Postdirektion H. fallende, sondern um eine die Gesamtverwaltung berührende Angelegenheit handele, weil die Ober-Postdirektionen auf dem in Rede stehenden Gebiete nicht nach eigener Entschließung, sondern nach allgemeinen Weisungen des Reichs-Postamts zu handeln hätten, könne nicht als zutreffend erachtet werden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 22. BERLIN, NOVEMBER. **1913.**

Die Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Amerika in den Berichten des General-Postmeisters für die Jahre 1910 bis 1912.

Von Ober-Postpraktikant H e n n i n g s in Leipzig.

Um das Jahr 1830 hatte die amerikanische[1]) Schiffahrt einen großen Aufschwung genommen. Die Sterne und Streifen zeigten sich auf allen Meeren. Das blieb auch zunächst nach der Entstehung der Dampfschiffahrt so. Im Jahre 1846 schlossen Preußen und mehrere andere deutsche Staaten sogar einen Vertrag mit der Union, der den Betrieb einer Dampferlinie zwischen New York und Bremerhaven mit amerikanischen Schiffen sowie die Beförderung der Post mit diesen Dampfern betraf und nach seinen näheren Bedingungen eine Förderung der amerikanischen Schiffahrt und des amerikanischen Schiffbaues bedeutete. Zehn Jahre hatte diese Ocean Steam Navigation Company bestanden, dann löste sie sich auf, ein Zeichen für den schon damals beginnenden Rückgang der amerikanischen Schiffahrt. Der Norddeutsche Lloyd trat an ihre Stelle.

Der Verfall der Schiffahrt der Vereinigten Staaten wurde hauptsächlich verursacht durch die Verteuerung der Herstellungskosten der Schiffe infolge steigender Löhne und einer übertrieben schutzzöllnerischen Gesetzgebung, die schließlich die Führung der amerikanischen Flagge auf die in den Vereinigten Staaten gebauten Fahrzeuge beschränkte. Daneben sind aber auch andere volkswirtschaftliche und volkspsychologische Gründe wirksam gewesen. Für den unternehmungslustigen Amerikaner boten sich bei der zunehmenden Erschließung des Landes weit günstigere Aussichten und Möglichkeiten, als sie

[1]) Hier und im folgenden ist »amerikanisch« stets im engeren, auf die Vereinigten Staaten sich beschränkenden Sinne zu verstehen.

die gefahrenreiche und zu einer bedachtsamen und peinlich rechnenden Geschäftsführung zwingende Schiffahrt in der Regel gewähren kann. Sie wurde daher gern fremden Völkern überlassen. Nach Professor Royal Meeker von der Princeton-Universität[1]) sind für die gewaltige Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und für ihren späteren Niedergang folgende Umstände bestimmend gewesen.

Den Aufschwung haben bewirkt:

1. die seemännischen Eigenschaften und Neigungen der englischen Einwanderer;
2. der größere Gewinn, den die Fischerei und der Ozeanhandel damals im Vergleich mit anderen Unternehmungen brachte;
3. die Billigkeit und besondere Güte des in Amerika zum Schiffbau verwendeten Holzes, die Billigkeit der übrigen Baustoffe und die Gewandtheit im Schiffbau, die die Amerikaner befähigten, die billigsten und besten Schiffe der Welt herzustellen;
4. die Unfruchtbarkeit des Bodens von Neu England und der Mangel billiger Verkehrsmittel im Innern des Landes, wodurch der Blick der amerikanischen Jugend seewärts gelenkt wurde;
5. die Art der Gewinnteilung, nach der jeder an Bord des Schiffes Beschäftigte einen Anteil am Gewinne der Reise erhielt, ein Verfahren, das begabte und strebsame junge Leute natürlich anzog und sie anfeuerte, ihre volle Kraft an das Unternehmen zu setzen;
6. die europäischen Kriege von 1793 bis 1814, während deren die Amerikaner die einzigen neutralen Frachtführer waren.

Als Ursachen für den Niedergang der amerikanischen Schiffahrt macht Meeker geltend:

1. Geringe Aussichten im Wettbewerbe beim Bau von eisernen und stählernen Dampfschiffen in den Jahren 1843 bis 1897 gegenüber den englischen Werften, denen billigere Kohlen, billigeres Eisen und billigere Arbeitskräfte zur Verfügung standen;
2. die Entwicklung des Verkehrs im Innern der Vereinigten Staaten, der die gewaltigen wirtschaftlichen Quellen des Landes öffnete und alle Blicke landeinwärts richtete;
3. die Unmöglichkeit, noch genügend Mannschaften für die Schiffe anzuwerben, sobald sich für die jungen Leute am Lande bessere Aussichten als zur See boten;
4. der im Vergleich zu anderen später entwickelten Unternehmungen geringe Gewinn aus dem Seebeförderungsgeschäft.

Infolge dieser Verhältnisse ging die Zahl der unter der Unionsflagge den Ozean befahrenden Schiffe immer mehr zurück. Im ganzen hat die Schiffahrt der Vereinigten Staaten zwar auch ferner zugenommen; die Zunahme erstreckt sich aber zum größten Teile auf die Küsten- und Binnenschiffahrt, von der die Schiffe fremder Völker gesetzlich ausgeschlossen sind. Wie sehr jedoch die Handelsflotte der Vereinigten Staaten im großen überseeischen Verkehr gegen andere Länder zurückgeblieben ist, geht daraus hervor, daß England zur Zeit 80, Deutschland 34, die Vereinigten Staaten aber nur 9 Handelsdampfer von 10 000 Registertonnen brutto und mehr haben.[2]) Der Mangel an eigenen Schiffen hat

[1]) Vgl. die amerikanische Zeitschrift »Political Science Quarterly«, 1911, S. 727 ff.
[2]) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1911, S. 627 ff.

sich bisweilen in einer das amerikanische Selbstgefühl verletzenden Weise bemerkbar gemacht. Als z. B. Präsident Taft einige Zeit nach seinem Regierungsantritt eine Besichtigungsfahrt im Hafen von New Orleans und auf dem unteren Mississippi unternehmen wollte, mußte der mit den Vorbereitungen betraute Zollbeamte in New Orleans erst von Washington die Erlaubnis einholen, für die Fahrt einen fremden Dampfer zu mieten, weil ein amerikanischer nicht zu haben war. Der Gedanke, den im Jahre 1906 der damalige Staatssekretär Root auf seiner großen, unter dem Zeichen der imperialistischen und panamerikanischen Strömung unternommenen Reise durch Südamerika überall in den Vordergrund stellte, daß sich Nord- und Südamerika durch den Ausbau der Verkehrsmittel immer näher kommen müßten, hat bisher nur in geringem Maße Verwirklichung gefunden. Oft sind nachher noch Verschlechterungen statt Verbesserungen eingetreten. Im Jahre 1907 sah sich die Postverwaltung der Vereinigten Staaten sogar gezwungen, wegen Fehlens geeigneter unmittelbarer Verbindungen anzuordnen, daß die Post nach Brasilien und den La Plata-Staaten über Europa befördert werde. Inzwischen hat sich die Zahl der Beförderungsgelegenheiten zwischen Nord- und Südamerika zwar etwas vermehrt, so daß jetzt von New York aus keine Post für Südamerika mehr über Europa umgeleitet wird. Daß diese Verbindungen aber an Schnelligkeit sehr zu wünschen übrig lassen, darauf weist ausdrücklich der unten im Auszuge wiedergegebene Bericht des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten sowie der bemerkenswerte Umstand hin, daß die La Plata-Staaten ihre Post für New York immer noch über Europa leiten. Sie geht in unmittelbaren Kartenschlüssen von Buenos Aires, Montevideo und Asuncion meist den deutschen Schnelldampfern in Cherbourg zu. Die Inbetriebnahme des Panamakanals wird darin möglicherweise eine Änderung herbeiführen, wenn zwischen Panama und den Häfen der Westküste von Südamerika bessere Verbindungen hergestellt werden, was vom General-Postmeister beabsichtigt ist. Dann würde den La Plata-Staaten über die Andenbahn, Chile und die Dampferstrecke nach Panama ein mindestens ebenso schneller Postweg wie der über Europa geöffnet werden können.

Die Lage der Schiffahrt der Vereinigten Staaten und die in bezug darauf bestehenden Empfindungen und Wünsche erfahren eine besondere Beleuchtung in dem 1912 veröffentlichten Berichte des General-Postmeisters über das mit Ablauf des Monats Juni 1911 beendete Rechnungsjahr. Der betreffende Abschnitt lautet:

»Im Verfolg des Bestrebens, die Postbeförderung mit Schiffen unter amerikanischer Flagge auszudehnen, und in der Absicht, den amerikanischen Handel mit der Eröffnung des Panamakanals zu fördern, hat die Verwaltung neuerdings eine Ausschreibung für den Postbeförderungsdienst zwischen New York und Colon unter Berührung von Charleston oder von Savannah oder von beiden Häfen nach Maßgabe des Seepostbeförderungsgesetzes von 1891 veranstaltet; desgleichen für den Postbeförderungsdienst von New Orleans nach Colon sowie von Seattle und San Francisco nach Panama unter Anlaufen von San Pedro oder San Diego oder beider Häfen. Die Fahrten sollen mit Dampfern von 16 Knoten Geschwindigkeit, von einer Größe, die mindestens 5000 Registertons beträgt, und von einer bestimmten Bauart ausgeführt werden. Die Überfahrtzeit ist festgesetzt für die Strecke New York–Colon auf 6 Tage, für die Strecke New Orleans–Colon auf 4 Tage und für die Linie Seattle- und San Francisco–Panama auf 16 und 10 Tage. Unter diesen Bedingungen könnte die für die Westküste Südamerikas bestimmte Post schneller als mit den jetzt benutzten, von amerikanischen Häfen abfahrenden Dampfern zum Isthmus gelangen, und zwar nach einem so einzurichtenden Fahrplane, daß sie unmittel-

baren Anschluß an die von Panama nach dem Süden fahrenden Dampfer erhält. Die Ausschreibung sieht als spätesten Zeitpunkt des Beginns der Schiffsverbindungen den 18. Oktober 1914 vor. Sie bestimmt ferner, daß keinem Anbietenden die Leistung übertragen werden soll, der mit irgend einem Eisenbahnunternehmen oder mit Ausfuhr- und Einfuhrgeschäften auf eigene Rechnung in Verbindung steht, oder der das Angebot an Stelle eines anderen macht, der sich mit solchen Unternehmungen befaßt. Der General-Postmeister behält sich vor, abgeschlossene Verträge aufzuheben, wenn sich herausstellt, daß das Schiffsunternehmen von einer Eisenbahngesellschaft oder von irgend einer Person abhängig ist, die zu einer solchen Gesellschaft durch Aktienbesitz oder auf andere Weise in Beziehungen steht, oder wenn der Unternehmer irgend einer Person, einem Orte oder einem Handelszweige unzulässige Vergünstigungen gewährt.[1])

Bei Ablauf der Ausschreibungszeit am 25. November 1911 war kein Angebot eingegangen, woraus zu schließen ist, daß kein amerikanischer Unternehmer in der Lage gewesen ist, die Bedingungen zu erfüllen. Sobald begründete Aussicht auf ein oder mehrere Angebote besteht, soll die Ausschreibung wiederholt werden.

Schon in früheren Berichten ist darauf hingewiesen worden, daß es nicht mehr angeht, die Post für Südamerika, Australien und den fernen Osten, auf einem über 4000 Meilen [2]) langen Wege, gemäß dem Gesetze von 1891 mit amerikanischen Dampfern von 16 Knoten Geschwindigkeit zu befördern. Ausschreibungen für diesen Dienst sind erfolglos geblieben, so daß noch immer fremde Fahrzeuge benutzt werden müssen, um die amerikanische Post über den Stillen Ozean nach Australien zu bringen. Nur 25 v. H. der Post, die von Häfen der Westküste nach den Philippinen, Japan und China abgeht, werden mit amerikanischen Dampfern befördert. Auch auf die Fahrpläne dieser Dampfer hat die Verwaltung keinen Einfluß. Mit dem Postdienste nach südamerikanischen Häfen südlich von Venezuela ist sie ganz von fremden Schiffen abhängig.

Unter diesen Umständen wird von neuem ein Gesetz befürwortet, das den General-Postmeister ermächtigt, für die Beförderung der Post auf Schiffen der zweiten Klasse nach Südamerika, den Philippinen, Japan, China und Australien, wenn die Entfernung 4000 Meilen und mehr beträgt, eine Vergütung bis zu 4 $ für die Meile für jede Ausreise zu zahlen. Diese Vergütung besteht jetzt für Schiffe erster Klasse, die eine Geschwindigkeit von 20 Knoten entwickeln können.«

Der Bericht für das Rechnungsjahr 1911/12 wiederholt diese Empfehlung und die Klage, daß der größte Teil der Post nach überseeischen Ländern, namentlich nach Südamerika und den Häfen des Stillen Ozeans, noch immer mit Schiffen fremder Flagge befördert werde. Mit Befriedigung wird festgestellt, daß es nunmehr gelungen ist, für einen Vertragsdienst von San Francisco nach Sydney einen Unternehmer zu finden. Auf Einzelheiten, wie sie der vorhergehende Bericht enthält, wird nicht eingegangen. Dagegen gibt der ausführlichere Bericht des Zweiten Hilfs-General-Postmeisters, dem im wesentlichen der Postbetriebs- und Beförderungsdienst unterstellt ist, zu den Darlegungen des General-Postmeisters noch eine Reihe von Ergänzungen.

Am Ende des Rechnungsjahrs bestanden 7 Linien, für die Postbeförderungsverträge abgeschlossen waren (contract service), und zwar:

1. von New York nach Puerto Cabello (Venezuela) über die Anlaufhäfen San Juan (Porto Rico), Curaçao und La Guayra, vierzehntäglich;
2. von New York nach Maracaibo (Venezuela) über die Anlaufhäfen Mayaguez (Porto Rico), La Guayra und Curaçao, vierzehntäglich;

[1] Diese Bestimmungen richten sich hauptsächlich gegen die Trusts. — [2]) 1 Meile = 1,[illegible] km.

3. von New York nach Southampton (England) über die Anlaufhäfen Plymouth und Cherbourg, 52 Fahrten jährlich;
4. von New York nach Tuxpam (Mexiko) über die Anlaufhäfen Havanna (Cuba), Progreso und Tampico, 52 Fahrten jährlich;
5. von New York nach Havanna (Cuba), 52 Fahrten jährlich;
6. von Boston sowie von Philadelphia nach Port Antonio (Jamaica), je 52 Fahrten jährlich;
7. von San Francisco nach Tahiti, 10 Fahrten jährlich.

Die Fahrten unter 3. sind mit Dampfschiffen erster Klasse, die unter 1., 4., 5. und 7. mit solchen dritter Klasse und die unter 2. und 6. mit Dampfschiffen vierter Klasse auszuführen. Für die Linien unter 1. und 2. wurden die Verträge im Laufe des Berichtsjahrs erneuert. Die Fahrten sind so eingerichtet, daß eine wöchentliche Verbindung von New York nach Häfen Porto Ricos und Venezuelas besteht. Für die Linie unter 4. ist der Vertrag im laufenden Rechnungsjahre neu abgeschlossen worden. Der Vertrag über die Linie unter 5. ist Ende Oktober 1912 abgelaufen und vermutlich nicht erneuert worden, weil nur Dampfer mit einer Fahrgeschwindigkeit von 20 Knoten oder mehr mit der neuen Linie in Wettbewerb treten können, die bis Key West die Eisenbahn benutzt und bloß für die Strecke Key West-Havanna auf Dampfschiffe angewiesen ist. Die Verbindung unter 7. ist im Januar 1912 aufgehoben worden. Der Unternehmer wurde mit Rücksicht darauf, daß er einen Vertragsdienst von San Francisco nach Sydney einzurichten sich erbot, und auf die Vorstellung hin aus seinem Vertrage entlassen, daß die gezahlte Vergütung nicht ausreiche, um die Linie nach Tahiti bei ihrer sinkenden Bedeutung für den Handel ohne Verlust betreiben zu können. Mit Beginn des neuen Rechnungsjahrs ist daher eine Vertragslinie von San Francisco nach Sydney (Australien) über die Anlaufhäfen Honolulu und Pago Pago, 13 Fahrten jährlich, mit Dampfern zweiter Klasse neu in Betrieb genommen worden. Durch diese Verbindung hat sich die Fahrtdauer nach Australien um vier Tage verkürzt. Schon früher bestand ein solcher Vertragsdienst zwischen San Francisco und Sydney; er hat aber im März 1907 aufgegeben werden müssen, weil der Unternehmer angeblich nicht auf seine Kosten kommen konnte. In der Zwischenzeit ist die Postverwaltung ständig bemüht gewesen, einen anderen Unternehmer zu finden. Sie sucht den Wert der neuen, nicht gerade sehr häufigen Verbindung dadurch zu erhöhen, daß, wie es in dem Berichte heißt, der Fahrplan so eingerichtet wird, daß der Aufenthalt des jeweiligen Dampfers in San Francisco lang genug ist, um die Antworten aus allen Teilen der Vereinigten Staaten auf die von Australien überbrachten Briefschaften mitnehmen zu können. Im ganzen bestehen also jetzt, nachdem die Verträge für die unter 5. und 7. aufgeführten Linien erloschen sind, sechs Vertragslinien.

Die im Berichte für 1910/11 erwähnte Ausschreibung für neue Linien nach Colon und Panama ist ohne Erfolg geblieben. Da die Postverwaltung den Verbindungen nach dem Isthmus mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Panamakanals aber höchste Wichtigkeit beimißt, ist eine neue Ausschreibung für Verbindungen von Häfen der atlantischen und pazifischen Küste nach Colon und Panama mit Dampfern zweiter und dritter Klasse veranstaltet worden.

Die Ausschreibung sieht acht Linien vor, die den Betrieb am 1. Januar 1915 aufnehmen sollen, und zwar:

a) mit Dampfern zweiter Klasse:
   1. von New York nach Colon,
   2. von New Orleans nach Colon,
   3. von San Francisco nach Panama
   } wöchentlich;

b) mit Dampfern dritter Klasse:

1. von Boston nach Colon, 2. von Philadelphia nach Colon über die Anlaufhäfen Charleston und Brunswick, 3. von Baltimore nach Colon über die Anlaufhäfen Norfolk und Charleston	alle 4 Wochen;
4. von Seattle nach Panama über die Anlaufhäfen San Francisco, San Pedro und San Diego, 5. von Portland (Oregon) nach Panama über die Anlaufhäfen San Francisco, San Pedro und San Diego	26 Fahrten jährlich.

Welche von den Anlaufhäfen zu berühren sind, soll von der Wahl der Postverwaltung abhängen.

Ohne Zweifel stellen die beabsichtigten Verbindungen nach ihrer Zahl und Art einen großzügigen Schiffahrtsplan der Postverwaltung dar. Aber wie der Bericht unter dem Ausdruck außerordentlichen Bedauerns feststellt, ist auch auf diese Ausschreibung kein Angebot eingegangen.

Den weiteren Ausführungen des zweiten Hilfs-General-Postmeisters sind noch folgende Einzelheiten entnommen.

Die neue Verbindung von San Francisco nach Sydney ist die einzige Vertragslinie für das Gebiet des Stillen Ozeans. Auch amerikanische Dampfer ohne Vertrag standen der Postverwaltung nur in geringer Zahl zur Verfügung. Der einzige Dampfer der Great Northern Steamship Company stellte alle 3 bis 4 Monate eine Verbindung von Seattle über Japan nach Hongkong her; außerdem verkehrten zweimal monatlich die Schiffe der Pacific Mail Steamship Company auf der Strecke von San Francisco über Hawaii, Japan und unter gelegentlichem Anlaufen von Manila nach Hongkong und zurück über Schanghai, wo sich ein Postamt der Vereinigten Staaten befindet, nach San Francisco. Alle anderen Verbindungen, auf die nach dem Hauptberichte von 1910/11 75 v. H. der über den Großen Ozean zu befördernden Post aus den Vereinigten Staaten entfielen, wurden durch ausländische Schiffsgesellschaften, darunter zwei canadische und drei japanische, hergestellt. Oft mußten langsam und unregelmäßig fahrende Dampfer benutzt werden.

Außer den genannten Vertragslinien nach Mittel- und Südamerika bestanden mittels Dampfer unter der Flagge der Vereinigten Staaten nur noch eine Verbindung zwischen New York und Colon (fünf- bis sechsmal monatlich) und eine Verbindung von Panama nach Häfen der Westküste von Mittelamerika und Mexiko. Alle anderen Verbindungen wurden durch Dampfer unter fremder Flagge hergestellt. Nach Südamerika südlich des Amazonenstroms wurde die Post durch neun fremde Dampferlinien befördert. Im ganzen war der Dienst dieser Linien unregelmäßig; ein bestimmter Fahrplan, auf den die Postverwaltung eine Einwirkung gehabt hätte, bestand nicht. Im Durchschnitt betrug die Fahrgeschwindigkeit der nach Brasilien und dem La Plata fahrenden Dampfer nicht mehr als 12 Knoten. »Ein Dienst an bestimmten Tagen und in regelmäßigen Zwischenräumen mit Dampfern von 16 oder wenigstens von 14 Knoten Geschwindigkeit unter unserer eigenen Flagge und nach einem Fahrplan, auf den wir einen Einfluß hätten, würde unsere Postverbindungen nach jenen wichtigen Ländern bedeutend verbessern und die Vereinigten Staaten den europäischen Ländern gleichstellen, die von Häfen des Mittelmeers und des nördlichen Europas einen Vertragsdienst mit Dampfern von 14 und 16 Knoten Geschwindigkeit nach Südamerika unterhalten«, heißt es wörtlich im Bericht.

Bezüglich der transatlantischen Post lautet der Bericht dahin, daß sie mit Schnelldampfern befördert wurde und, wenn zwei oder mehrere Dampfer an demselben oder an aufeinander folgenden Tagen abfuhren, der

Dampfer die Post erhalten hat, dessen bisherige Fahrleistungen die früheste Ablieferung am Bestimmungsorte wahrscheinlich machten. Dabei wurden unter Berücksichtigung des durch die Bearbeitung der Post während der Fahrt erreichten Zeitgewinns die mit einer Seepost besetzten Dampfer vor den Dampfern ohne Seepost zeitweise bevorzugt. Daneben ist auch weiter die Gepflogenheit beibehalten worden, den Dampfern der Gesellschaft den Vorrang einzuräumen, mit der ein besonderer Vertrag auf Grund des See-Postbeförderungsgesetzes von 1891 abgeschlossen worden ist. Diese Gesellschaft ist die unter 3. der Übersicht über die Vertragslinien aufgeführte American Line, die dem Schiffahrtstrust, der International Mercantile Marine Company, angehört, und die infolge des Vertrags einen bedeutenden Anteil an der transatlantischen Postbeförderung hat.

Welche Maßnahme für zweckmäßig gehalten wird, um zu einer größeren Zahl von Vertragslinien zu kommen, geht ferner aus dem Sonderberichte des Zweiten Hilfs-General-Postmeisters für das mit Ablauf des Monats Juni 1911 beendete Rechnungsjahr hervor. Darin ist die im Hauptberichte für dasselbe Jahr kurz ausgesprochene und bereits erwähnte Empfehlung, das See-Postbeförderungsgesetz von 1891 zu ändern, ausführlicher erörtert. Dieses Gesetz ermächtigt den General-Postmeister, zur Beförderung der Post auf amerikanischen Dampfern nach Häfen in fremden Ländern außer Canada mit amerikanischen Bürgern Verträge abzuschließen, sofern die Vorteile des Postdienstes und des amerikanischen Handels nach dem Ermessen des General-Postmeisters durch Verbindungen mit jenen Häfen gestützt und gefördert werden. Aber die Bedingungen des Gesetzes seien zu schwer, heißt es im Bericht, um Verträge über Verbindungen mit Südamerika, Australien und dem Osten bei Entfernungen von mehr als 4000 Meilen abschließen zu können. In dem zwanzigjährigen Zeitraume seit dem Inkrafttreten des Gesetzes seien Ausschreibungen für 35 Schiffslinien nach den genannten Gebieten ohne irgendwelchen Erfolg veranstaltet worden. Für sechs Linien von mehr als 4000 Meilen Länge seien Angebote gemacht, aber jedesmal sei der Plan wieder aufgegeben worden, weil die Unternehmungen nicht ohne Verlust hätten arbeiten können. Um endlich zu einem Erfolge zu kommen, müßten günstigere Bedingungen gestellt werden. »Europäische Schiffbauer«, so lautet es dann wörtlich, »haben mit Hilfe von Staatsgeldern und fortlaufenden staatlichen Unterstützungen schnelle neuzeitliche Dampfer für den Dienst nach südamerikanischen Häfen gebaut. Die Verbindung mit Rio de Janeiro wird von italienischen, englischen, französischen und deutschen Dampfern je nach den Abfahrtshäfen in 12 bis 15 Tagen hergestellt, während die Fahrt von New York nach Rio de Janeiro mit den schnellsten unserm Handel jetzt zur Verfügung stehenden Schiffen 17 Tage, mit anderen Dampfern aber bis zu 28 Tagen dauert. Die Fahrt von New York nach Rio de Janeiro könnte aber mit Dampfern, wie sie zwischen Europa und jenen Häfen verkehren, in weniger als 14 Tagen gemacht werden.« Ferner wird noch darauf hingewiesen, daß die herannahende Vollendung des Panamakanals es wichtig erscheinen lasse, die Verkehrsgrundlagen für die Handelsbeziehungen der Vereinigten Staaten nach Südamerika und dem fernen Osten zu schaffen.

Die Kosten der Durchführung des Vorschlags im Hauptberichte, den Dampfern zweiter Klasse bei Entfernungen über 4000 Meilen die jetzt für Dampfer erster Klasse bestehende Vergütung von 4 $ für die Meile zu gewähren, werden für die zunächst in Betracht kommenden Verbindungen auf 2 201 000 $ jährlich veranschlagt. Im übrigen wird hervorgehoben, daß die Dampfer in Kriegszeiten in Kreuzer umgewandelt werden könnten.

Die vorstehenden Auszüge aus den Berichten lassen erkennen, daß in den Vereinigten Staaten die Neigung besteht, die Großschiffahrt des Landes nach

überseeischen Gebieten durch Erhöhung der Beträge für die Beförderung der Postsachen zu heben. Eine solche Maßnahme wird durch den Hinweis auf die fremden Schiffahrtsunternehmungen zu rechtfertigen versucht. Wenn aber gesagt wird, daß die Verbindungen von Europa nach Südamerika durch Geldunterstützungen der betreffenden Staaten gesichert und dabei auch die deutschen Schiffslinien genannt werden, so scheint es sich um den in den Vereinigten Staaten schon oft — auch außerhalb der Postverwaltung — hervorgetretenen Irrtum zu handeln, daß die Regierung des Deutschen Reichs auch transatlantischen Schiffsverbindungen mit Geld zu Hilfe komme.

Die Hauptfragen bei der Beurteilung der finanziellen Wirkungen der auf dem Wege über die Postverwaltung verfolgten Schiffahrtspläne der Vereinigten Staaten sind, in welchem Maße die den amerikanischen Schiffahrtsunternehmern für die Beförderung der Post gewährten Vergütungen die sonst üblichen Sätze übersteigen, und wie die für die Beförderung der Auslandsendungen mit amerikanischen Dampfern aufgewendeten Beträge sich zur Gebühreneinnahme für diese Sendungen verhalten.

Die für die Seebeförderung der Post der Vereinigten Staaten gezahlten Vergütungsätze lassen sich in drei Gruppen zerlegen.

1. Bei der Beförderung mit Dampfern, die unter amerikanischer Flagge fahren, und für die ein besonderer Postvertrag auf Grund des See-Postbeförderungsgesetzes von 1891 (ocean mail service act) abgeschlossen ist, wird die Vergütung nach der Zahl der zurückgelegten Meilen berechnet und gezahlt. Die Höhe der Entschädigung für die Meile ist in dem Gesetze nach der Geschwindigkeit und Größe der Dampfer verschieden bemessen. Das Gesetz unterscheidet vier Dampferklassen, für deren erste z. B. eine Fahrgeschwindigkeit von 20 Knoten beansprucht und eine Vergütung von 4 $ für die Meile gewährt wird.

2. Bei der ohne besonderen Postvertrag ausgeführten Beförderung mit Dampfern unter amerikanischer Flagge wird eine Vergütung von 80 Cents für das Pfund[1]) Briefe und Postkarten und 8 Cents für das Pfund andere Gegenstände gezahlt.

3. Bei der Beförderung mit Dampfern unter fremder Flagge beträgt die Entschädigung 4 frcs für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 50 cts für das Kilogramm andere Gegenstände.

Bei der Beförderung geschlossener fremder Posten erhalten die Dampfer unter 2. und 3. gleichmäßig eine Vergütung von 4 frcs für das Kilogramm Briefe und Drucksachen und 50 cts für das Kilogramm andere Gegenstände.

Wie sich die in den Rechnungsjahren 1910/11 und 1911/12 von den Vereinigten Staaten aus auf dem Seewege beförderten Postsendungen nach den beiden Gruppen von Sendungen und nach dem Gewicht auf die erwähnten Dampfergruppen verteilt haben, und welche Vergütungen für die Beförderung gezahlt worden sind, zeigt die nebenstehende Übersicht.

Die Kosten der Postbeförderung haben danach auf den Vertragslinien 1910/11 1 074 945 $, 1911/12 983 161 $ betragen, d. s., wie die Berichte hervorheben, 240 059 und 300 689 $ mehr, als amerikanischen Dampfern ohne Vertrag (unter A 2) für dieselben Sendungen zu vergüten gewesen wäre. Die nach der Zahl der zurückgelegten Meilen zu berechnende Vergütung für Vertragsdampfer stellt daher im ganzen den höchsten Vergütungsatz dar. Die Berichte weisen jedoch darauf hin, daß dabei auch zu berücksichtigen sei, daß die Vertragsdampfer die geschlossenen fremden Posten (unter B 1) umsonst beförderten. Ziehe man die dafür sonst, d. h. mangels eines Vertrags aufzuwendenden und auf 54 196 und 48 163 $ zu berechnenden Beträge ab, so blieben nur noch

[1]) 1 Pfund (engl.) = 0,454 kg.

Es sind entfallen	im Berichtsjahre	Briefe und Postkarten kg	andere Gegenstände kg	Vergütung $
A. Sendungen aus den Vereinigten Staaten von Amerika.				
1. auf Vertragsdampfer	1910/11 1911/12	302 744 245 186	1 728 168 1 417 079	1 074 945 983 161
2. auf Dampfer unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika ohne Vertrag	1910/11 1911/12	49 700 61 384	922 901 1 043 076	246 473 286 626
3. auf fremde Dampfer	1910/11 1911/12	966 685 1 044 246	5 045 998 5 741 661	1 140 455 1 295 232
Zusammen	1910/11 1911/12	1 319 129 1 350 816	7 697 067 8 201 816	2 461 873 2 565 019.
B. Geschlossene fremde Posten.				
1. auf Vertragsdampfer	1910/11 1911/12	46 675 39 951	188 222 179 492	— —
2. auf amerikanische Dampfer ohne Vertrag und fremde Dampfer	1910/11 1911/12	245 253 295 703	1 435 784 1 404 913	347 656 416 919
3. auf fremde Dampfer mit fremdem Vertrag	1910/11 1911/12	16 981 21 059	145 777 140 470	— —
Zusammen A + B	1910/11 1911/12	1 628 038 1 707 529	9 466 850 9 926 691	2 809 529 2 981 938.

Mehrbeträge von 185 863 und 252 526 $. Dabei sei aber noch zu beachten, daß die Vereinigten Staaten für diese von den Vertragsdampfern umsonst beförderten geschlossenen fremden Posten von den Ursprungsländern eine Vergütung auf Grund des Weltpostvertrags und der Statistik von 1907 erhielten.

Auch die an amerikanische Dampfer ohne Vertrag gezahlte Vergütung ist noch außerordentlich hoch und beläuft sich auf mehr als das Doppelte der unter A 3 zur Anwendung kommenden Vergütungsätze des Weltpostvereins, die im Berichte selbst auf 35 und $4^1/_2$ Cents für das Pfund umgerechnet sind.

Die bedeutende Spannung zwischen den höchsten für amerikanische Vertragsdampfer und den für fremde Dampfer geltenden Vergütungsätzen erhellt deutlich aus der umstehenden Gegenüberstellung der Zahlen für die American Line und den Norddeutschen Lloyd, die beiden Gesellschaften, die in der transatlantischen Postbeförderung in der Richtung nach Europa weitaus an der Spitze der Schnelldampferunternehmer stehen.

Nach dieser Übersicht hat der Norddeutsche Lloyd 1910/11 121 und 90 v. H., 1911/12 150 und 114 v. H. des von der amerikanischen Linie beförderten Gewichts an Briefsendungen und anderen Gegenständen, aber nur 65 und 73 v. H. der ihr gewährten Vergütung erhalten. Unter Zugrundelegung der für den Norddeutschen Lloyd geltenden Berechnungsweise würde die Vergütung der American Line auf 384 736 und 305 833 statt 646 472 und 570 672 $ zu berechnen sein. Die Mehrbeträge von 261 736 und 264 839 $, d. s. 40 und 46 v. H. der tatsächlichen Entschädigung, stellen demnach die zum Vorteile der Schiffahrt der Vereinigten Staaten der American Line gewährte staatliche Zuwendung dar.

Es haben befördert und dafür empfangen	im Berichtsjahre	Briefe und Postkarten kg	andere Gegenstände kg	gezahlte Vergütung $	Nach den Weltpostvereinssätzen würde die Vergütung betragen haben $[1]
1. die American Line (Vertragsdienst)					
Sendungen aus den Vereinigten Staaten von Amerika	1910/11	270 814	1 328 202	646 472	339 293
	1911/12	213 818	1 064 529	570 672	269 424
geschlossene fremde Posten ...	1910/11	42 933	124 603	—	45 443
	1911/12	34 906	95 770	—	36 409
zusammen	1910/11	313 747	1 452 805	646 472	384 736
	1911/12	248 724	1 160 299	570 672	305 833
2. der Norddeutsche Lloyd					
Sendungen aus den Vereinigten Staaten von Amerika	1910/11	289 013	1 057 660		324 989
	1911/12	278 923	1 054 614		317 099
geschlossene fremde Posten ...	1910/11	90 975	253 813		94 725
	1911/12	93 750	266 007		98 045
zusammen	1910/11	379 988	1 311 473		419 714
	1911/12	372 673	1 320 621		415 144.

Immerhin steht der an die amerikanische Gesellschaft gezahlten Vergütung eine ansehnliche Gegenleistung gegenüber. Stärker kommt die Eigenart der Vertragsvergütung bei den übrigen Linien zum Ausdruck, denen natürlicherweise nicht ein so starker Postverkehr zugeht wie den transatlantischen Verbindungen.

Im Jahre 1911/12 sind entfallen:

auf die Vertragslinie	Briefe und Postkarten kg	andere Gegenstände kg	Vergütung $
1. New York–Puerto Cabello	11 728	143 689	63 210
2. New York–Maracaibo	12 296	109 525	44 451
3. New York–Cuba–Mexiko	3 723	56 796	130 884
4. New York–Cuba	235	12 134	72 398
5. Boston / Philadelphia –Jamaica	3 288	29 494	80 456
6. San Francisco–Tahiti	98	912	21 090
Zusammen	31 368	352 550	412 489.

[1]) 1 $ = 5,15 frcs.

Außerdem sind von diesen Vertragslinien noch geschlossene fremde Durchgangsposten mit 5 045 kg Briefen und 83 762 kg anderen Gegenständen umsonst befördert worden.

Die Frage, ob die gezahlten Vergütungsätze noch durch die Einnahme an Postgebühren gedeckt werden, ist in dem schon angeführten Sonderberichte des Zweiten Hilfs-General-Postmeisters für 1910/11 berührt. Es wird dort bei Erörterung des Vorschlags, Dampfern zweiter Klasse eine Vergütung von 4 $ für die Meile zu gewähren, gesagt, daß der Mehraufwand von 2 201 000 $ jährlich und die bisher für den Postverkehr mit dem Ausland aufgewendeten Beträge zusammen geringer seien als die für die Postsendungen nach dem Auslande zu veranschlagende Gebühreneinnahme. Die Angabe wird aber durch eine Bemerkung in Klammern dahin eingeschränkt, daß dabei die Kosten nicht berücksichtigt seien, die durch die Bearbeitung und Beförderung der Auslandsendungen im Inlande verursacht werden. Da aber auch diese Kosten durch die Gebühreneinnahme eingebracht werden sollten, so deutet die Einschränkung darauf hin, daß die Deckung der für die Auslandsendungen aufgewendeten Mittel durch die Einnahme an Gebühren für jene Sendungen sehr knapp, wenn nicht unzureichend ist. Das wird in erster Linie auf die außerordentlich hohen Vergütungsätze zurückgeführt werden können, die an amerikanische Dampfer mit und ohne Vertrag gezahlt werden, und führt zu der Frage, in welchem Verhältnisse Vergütung und Gebühreneinnahme zueinander stehen.

Die durchschnittliche Einnahme für ein Pfund Briefe beträgt, wenn das Durchschnittsgewicht eines Briefes mit 15 g angenommen wird, 150 Cents, wenn die Briefe aber nach dem im Verkehr mit einigen Ländern bestehenden ermäßigten Tarife frankiert sind, nur 60 Cents, während der amerikanischen Dampfergesellschaft 80 Cents vergütet werden, sofern mit ihr kein besonderer Vertrag abgeschlossen ist. Nun ist aber zu berücksichtigen, daß der in den Vereinigten Staaten geltende einfache Gewichtsatz von 1 Unze[1]) sehr hoch ist, daß er zur Ausnutzung des Gewichts über den Durchschnittsatz von 15 g hinaus reizt, und daß die den einfachen Gewichtsatz überschreitenden Briefe für die höheren Gewichtstufen eine geringere Einnahme — 3 Cents für jede Unze — liefern. Die Gebühreneinnahme ist daher eher zu günstig als zu ungünstig veranschlagt. Die Zahl der nach dem ermäßigten Tarife frankierten Briefe nach Deutschland und England hat nach der Berechnung der amerikanischen Postverwaltung 1910/11 48, 1911/12 42 v. H. der Gesamtzahl der nach diesen Ländern gerichteten Briefe betragen. Ein großer Teil der Post nach Europa bringt demnach nur die veranschlagte geringere Einnahme an Gebühren.

Die Gebühr für die als »andere Gegenstände« bezeichneten Drucksachen, Warenproben usw. beträgt 1 Cent für 2 Unzen. Wird dieses Gewicht annähernd ausgenutzt, wie es bei den Zeitungsendungen meist der Fall ist, die den größten Bestandteil der amerikanischen nach dem Auslande bestimmten Drucksachenpost bilden, so nimmt die Postverwaltung für ein Pfund dieser Gegenstände 9 Cents ein, während sie 8 Cents an die amerikanische Schiffsgesellschaft vergütet. Eine nennenswerte Vergütung für die eigenen Unkosten verbleibt danach der Postverwaltung nur bei leichteren Drucksachen, den sogenannten circulars, von denen mehrere auf den einfachen Gewichtsatz von 2 Unzen gehen.

---

[1]) 1 Unze = 28,346 g.

Hieraus ergibt sich, daß der Postverwaltung weder bei Briefen noch bei anderen Gegenständen ein angemessener Teil der Gebühreneinnahme zur Deckung der Selbstkosten übrig bleibt, wenn für die Seebeförderung der Sendungen eine Vergütung von 80 und 8 Cents für das Pfund gezahlt wird.

Noch ungünstiger stellt sich u. U. das Verhältnis zwischen der Gebühreneinnahme und der Vergütung dar, wenn auf Grund der den Vertragsgesellschaften im ganzen nach der Meilenzahl gezahlten Vergütung von 1 074 945 und 983 161 $ der Durchschnittsatz für das Pfund Briefe und andere Gegenstände berechnet wird. Wenn auch zu berücksichtigen ist, daß die Vergütung bei Vertragslinien nach einem anderen Maßstabe bemessen werden muß als nach dem Gewichte der beförderten Postsendungen, so wird die Berechnung der auf die einzelnen Postsendungen entfallenden Kosten doch besonders dann berechtigt sein, wenn die staatliche Unterstützung von Schiffahrtsunternehmungen ganz aus den Posteinnahmen bestritten wird. Bei näherer Betrachtung des an die American Line 1910/11 gezahlten Vergütungsbetrags zeigt sich indes die beachtenswerte Tatsache, daß er für sich allein den ermittelten hohen Durchschnittsatz bei weitem nicht erreicht, vielmehr um etwa 70 000 $ hinter der Vergütung zurückbleibt, die für amerikanische Dampfer ohne Vertrag zu zahlen gewesen wäre. Es ergibt sich hieraus, daß bei Vertragslinien mit einem starken Postverkehr der Fall eintreten kann, daß die nach der Meilenzahl berechnete Vergütung unter den Betrag sinkt, der den amerikanischen Dampfern ohne Vertrag gezahlt wird. Wenn die Schiffsgesellschaften trotzdem ein Vertragsverhältnis als vorteilhaft ansehen, so erklärt sich dies hauptsächlich aus dem Umstande, daß sie wegen ihres Vertragsverhältnisses von Reisenden und Verladern bevorzugt werden. Im Rechnungsjahre 1911/12 hat die American Line allerdings etwa 1900 $ mehr erhalten, als ihr ohne Vertrag nach dem Gewichte gezahlt worden wäre. Hieraus ist zu schließen, daß die Dampfer eine gegen das Vorjahr erheblich geringere Menge von Postsendungen befördert haben.

Die Ermittelung der durchschnittlichen Kosten für das Pfund Briefe und andere Gegenstände, die mit anderen Vertragsdampfern als denen der American Line befördert worden sind, ergibt im ganzen und im einzelnen einen so hohen Satz, daß das Verhältnis zwischen der Vergütung und der Einnahme an Postgebühren nicht mehr als richtig bezeichnet werden kann.

Die Berechnungen und Erörterungen zeigen, daß die Kosten der Beförderung der ausländischen Post auf amerikanischen Dampfern mit und ohne Vertrag trotz der geringen Zahl der dafür in Betracht kommenden amerikanischen Schiffahrtslinien bereits sehr hoch sind, und daß bei einer Erweiterung des Vertragsdienstes, der nach der Ausdehnung des Vergütungsatzes von 4 $ für die Meile auf Dampfer zweiter Klasse erwartet wird, der Zeitpunkt eintreten kann, daß die durch die Auslandsendungen verursachten Kosten in der Einnahme an Postgebühren für diese Sendungen keine Deckung mehr finden werden. Schon jetzt wendet die Postverwaltung der Vereinigten Staaten für die Begünstigung der heimischen Schiffahrt beträchtliche Mittel auf, und sie ist bestrebt, für diesen Zweck in Zukunft erhöhte Mittel bereitzustellen. Die Aufwendungen erreichen nur deshalb noch keine den Postetat merklich beeinflussende Höhe, weil die amerikanische Ozeanschiffahrt zu wenig entwickelt ist und der größte Teil der Auslandpost deshalb fremden Schiffahrtsgesellschaften mit niedrigen Frachtsätzen zugeht. Die gesamten Nettokosten des Postverkehrs mit dem Auslande haben sich 1910/11 auf 3 204 599, 1911/12

auf 3 195 883 $ belaufen. Wenn der Wunsch der Postverwaltung, die Sendungen nach überseeischen Ländern mit Schiffen unter eigener Flagge zu befördern, in Erfüllung ginge, würden diese Beträge bedeutend steigen. Berechnet doch, wie erwähnt, die Postverwaltung schon die Mehrausgabe, die die Ausdehnung des für die Dampfer erster Klasse bestehenden Vergütungsatzes auf die Dampfer zweiter Klasse und die daraus erwartete Zunahme des Vertragsdienstes verursachen wird, auf 2 201 000 $.

Bei einem weiteren Anwachsen der Aufwendungen, die sich nur zum kleineren Teile aus dem eigentlichen Postbetriebe rechtfertigen lassen, wird vielleicht die finanztechnische Frage entstehen, ob die den amerikanischen Schiffahrtsunternehmern zufließende Vergütung zum vollen Betrag in den Etat der Postverwaltung einzustellen ist, obgleich sie sich hauptsächlich als eine Unterstützung der amerikanischen Schiffahrt darstellt, die aus allgemeinen staatlichen Rücksichten für geboten erachtet wird. Der hierauf entfallende Betrag könnte auch unter die allgemeinen Staatsausgaben aufgenommen werden. An einer solchen Regelung wird der Postverwaltung der Vereinigten Staaten möglicherweise um so mehr gelegen sein, als sie ernsthaft bestrebt ist, den Fehlbetrag in ihrem Etat zu beseitigen. Das Rechnungsjahr 1910/11 ergab zum erstenmal wieder seit 1883 einen kleinen Überschuß, an dessen Stelle aber 1911/12 bereits wieder ein Fehlbetrag von 1 785 523 $ getreten ist.

Über die Bemühungen, die Schiffahrt der Vereinigten Staaten mit besonderen staatlichen Mitteln zu fördern, urteilt der bereits genannte Professor Meeker abfällig. Er meint, die Ozeanschiffe seien zahlreich, die Frachtsätze niedrig und die Gewinne bescheiden. Die Amerikaner hätten sich Erwerbsquellen mit größeren Gewinnen zugewendet, als das Ozeanfrachtgeschäft abwerfen könne. Weder durch Beredsamkeit noch durch Bearbeitung mit Zahlen werde der Amerikaner zur Ozeanschiffahrt zurückgebracht werden, solange sie nicht gleich großen Verdienst und hohe Löhne gewähre wie Eisenbahnen, Bergwerke, der Holzhandel und ähnliche Unternehmungen. Der kühnste Wagemut und die reichste Begabung der amerikanischen Schiffbauer hätten Männer wie Vanderbilt, Rockefeller, Harriman, Carnegie oder Hill nicht dazu bringen können, ihr Glück im Seegeschäft zu versuchen. Es sei nicht einzusehen, weshalb die Amerikaner ihre überseeischen Frachten unter eigener Flagge für durchschnittlich 7 bis 8 $ die Tonne befördern sollten, solange Engländer, Deutsche, Franzosen, Italiener und Norweger dasselbe für nur 3 bis 4 $ die Tonne leisten. Auch der Grund, man brauche für den Fall eines Krieges Hilfskreuzer, Truppenbeförderungs- und Kohlendampfer, sei nicht stichhaltig. Seien sie nötig, so müßten für diesen Zweck besondere Schiffe gebaut werden.

Meeker verwirft Subventionen, Differentialzölle und andere Mittel, die zur »Wiederherstellung der amerikanischen Herrschaft über die Meere« von vielen Seiten gefordert werden. Zu glauben, daß sie durch solche Mittel erreicht werden könnte, sei eine Selbsttäuschung. Der Erfolg werde lediglich darin bestehen, daß einige wenige Schiffe bezahlt würden, damit sie die Sterne und Streifen auf dem Weltmeere flattern lassen könnten.

Ergebnisse des österreichischen und ungarischen Post-Spar- und Scheckverkehrs im Kalenderjahr 1912.[1])

I. Österreich.

Obwohl die durch den Balkankrieg hervorgerufene Ungunst der Verhältnisse sich während eines großen Teiles des Geschäftsjahrs nachteilig bemerkbar gemacht hat, ist das Ergebnis für 1912 doch befriedigend gewesen.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1911	2 261 658,
der Zuwachs an Konten im Jahre 1912	6 152,
mithin die Zahl der Konten Ende 1912	2 267 810.

Auf diesen Konten wurden gebucht

	2 868 678	Einzahlungen über . .	137 793 849 K[2]),
	2 022 493	Rückzahlungen über	163 337 817 K,
insgesamt	4 891 171	Zahlungen über	301 131 666 K
(1911 . . .	4 911 131	Zahlungen über	286 380 903 K).

Das Guthaben hat sich danach um 25 543 968 K vermindert; es belief sich Ende 1912 auf 202 629 148 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschlusse 101 K (Ende 1911 114 K). Von der Gesamtzahl der Bevölkerung entfielen 1912 auf je 1000 Einwohner 79 Einleger (wie 1911). Im Durchschnitt betrug eine Einlage 46 K, eine Rückzahlung 81 K.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Kontoinhaber um 6830 zu; sie betrug am Jahresschlusse 116 904. Von diesen wohnten 111 969 in Österreich (darunter 41 608 in Österreich unter der Enns, 29 534 in Böhmen und 10 157 in Mähren), 1918 in Ungarn und 3017 im Auslande (darunter 2502 im Deutschen Reiche).

Stand und Beruf der Kontoinhaber.

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	Das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen	—	3 658	3,13
Ärzte	—	2 526	2,16
Banken und Bankiers	—	1 338	1,14
Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften	—	2 806	2,40
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	70 551	60,35
darunter:			
Apotheker	882	—	—
Bauunternehmer	1 680	—	—
Buchdrucker	995	—	—
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	878	—	—
Fabriken	10 851	—	—
Handwerker	14 353	—	—
Hotels, Gastwirtschaften und Pensionate	985	—	—
Ingenieure	1 541	—	—

Stand, Beruf usw. der Kontoinhaber		Zahl der Kontoinhaber	Das sind vom Hundert
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
Zeitungen, Zeitschriften usw.	1 518	—	—
Kaufleute (selbständige)	35 082	—	—
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	3 113	2,66
Krankenkassen	—	391	0,33
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	1 245	1,06
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	12 130	10,38
Rechtsanwälte	—	3 854	3,30
Sparkassen	—	697	0,60
Vereine und Körperschaften	—	13 795	11,80
Versicherungsanstalten	—	800	0,68

[1]) Wegen der Ergebnisse für 1911 vgl. Archiv 1912, S. 674 ff.
[2]) Einschließlich der kapitalisierten Zinsen.

Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		Stück	Betrag K
Gutschriften	Einzahlungen mit Erlagschein (Zahlkarte)	47 433 624	8 613 307 737
	Einzahlungen mit Postanweisung	5 045 466	146 981 867
	Übertragungen von Postscheckkonten (Inland)	4 983 664	7 387 277 747
	Übertragungen von Postscheckkonten in Ungarn	134 306	202 456 536
	Übertragungen von Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	122 785	88 683 168
	Gutschriften überhaupt	57 743 273	16 457 563 388
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	527 525	1 357 730 298
	Auszahlungen im Abrechnungsverkehr	455 250	3 439 942 736
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	8 618 085	3 497 031 558
	Auszahlungen durch Postanweisung	162 174	15 347 922
	Übertragungen auf Postscheckkonten (Inland)	4 983 664	7 387 277 747
	Übertragungen auf Postscheckkonten in Ungarn	20 589	44 952 597
	Übertragungen auf Girokonten der Österreichisch-Ungarischen Bank	52 937	508 748 584
	Übertragungen auf Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	191 753	151 962 231
	Lastschriften überhaupt	15 029 656	16 459 134 198
	Umsatz	72 772 929	32 916 697 586.

Durchschnittsbeträge.

		Stück	Betrag K
Durchschnittsbetrag	eines Erlagscheins (Zahlkarte)	—	181
	einer Übertragung (Inland)	—	1 482
	einer Auszahlung durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	—	2 574
	einer Auszahlung im Abrechnungsverkehr	—	7 556
	einer Zahlungsanweisung	—	406
Auf ein Postscheckkonto entfielen im Durchschnitt	Gutschriften	494	140 741
	Lastschriften	128	140 792
	Gut- und Lastschriften	622	281 533.

Ende 1912 hat betragen

das Guthaben der Kontoinhaber	441 453 582 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Kontoinhabers	3 776 K.

Finanzielles Ergebnis.

Im Scheckverkehr hat betragen:

1. die Einnahme		23 368 085 K,
darunter		
a) Gebühren, Erlös für Formulare und erstattete Druckkosten	7 196 455 K,	
b) Zinsen	16 064 447 K,	
2. die Ausgabe		12 579 851 K,
darunter		
a) Besoldungen des Personals	7 857 853 K,	
b) Zinsen an die Kontoinhaber	4 370 763 K.	
mithin Überschuß		10 788 234 K,
dazu Überschuß im Sparverkehr		1 727 457 K,
insgesamt Überschuß		12 515 691 K,

die der Rücklage für den Scheckverkehr überwiesen worden sind.

Internationaler Verkehr.

Im internationalen Verkehr wurden ausgeführt:

nach dem Auslande

a) im internationalen Postgiroverkehr	93 976	Überweisungen über	48 254 071 K,
b) im Verkehr mit ausländischen Banken	97 777	- -	103 708 160 K,
zusammen	191 753	Überweisungen über	151 962 231 K,

vom Auslande

a) im internationalen Postgiroverkehr	30 039	Überweisungen über	16 104 271 K,
b) im Verkehr mit ausländischen Banken	92 746	- -	72 578 897 K,
zusammen	122 785	Überweisungen über	88 683 168 K.
Gesamtumsatz	314 538	Überweisungen über	240 645 399 K
(1911	274 217	Überweisungen über	197 073 787 K).

II. Ungarn.

Der Geschäftsverkehr der ungarischen Postsparkasse ist 1912 durch die Teuerung, die schwierige Lage des Geldmarkts und die ungewissen politischen Verhältnisse ungünstig beeinflußt worden.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1911	823 251,
der Zuwachs an Konten im Jahre 1912	12 892,
mithin die Zahl der Konten Ende 1912	836 143.

Auf diesen Konten wurden gebucht

	1 364 399 Einzahlungen über ..	84 224 861 K[1]),
	763 422 Rückzahlungen über ..	92 451 809 K,
insgesamt	2 127 821 Zahlungen über	176 676 670 K
(1911 ...	2 157 463 Zahlungen über	161 108 975 K).

Das Guthaben hat sich mithin um 8 226 948 K vermindert. Ende 1912 belief es sich auf 108 294 505 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschlusse 130 K (Ende 1911 142 K). Von der Gesamtzahl der Bevölkerung entfielen 1912 auf je 1000 Einwohner 39 Einleger. Im Durchschnitt betrug eine Einlage 62 K, eine Rückzahlung 121 K.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Kontoinhaber um 1501 zu; sie betrug am Jahresschlusse 24 104. Von diesen wohnten 16 032 in Ungarn, 7317 in Österreich und 755 im Auslande. Unter den Kontoinhabern befanden sich dem Berufe nach 36,1 v. H. Kaufleute, 25,7 v. H. Industrieunternehmungen, 12,8 v. H. Bankanstalten u dgl., 25,4 v. H. sonstige Berufzweige.

Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		Stück	Betrag K
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungschein (Zahlkarte)	12 547 735	2 847 474 438
	Einzahlungen mit Postanweisung	1 404 674	45 140 628
	Übertragungen von Postscheckkonten (Inland)	1 084 041	1 888 319 869
	Übertragungen von Postscheckkonten in Österreich	20 664	45 368 098
	Übertragungen von Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	3 812	7 185 389
	Gutschriften überhaupt	15 065 634	4 839 711 795
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle der Postsparkasse	293 643	1 599 988 560
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	1 441 394	622 448 324
	Auszahlungen durch Postanweisung	30 017	6 794 659
	Übertragungen auf Postscheckkonten (Inland)	1 084 041	1 888 319 869
	Übertragungen auf Postscheckkonten in Österreich	135 966	202 434 093
	Übertragungen auf Girokonten der Österreichisch-Ungarischen Bank	57 192	498 146 282
	Übertragungen auf Postscheckkonten und Bankkonten im Auslande	35 939	36 756 629
	Lastschriften überhaupt	3 078 758	4 858 089 360
	Umsatz	18 144 392	9 697 801 155.

[1]) Einschließlich der kapitalisierten Zinsen.

Durchschnittsbeträge.

	Stück	Betrag K
Durchschnittsbetrag eines Einzahlungscheins	—	227
Durchschnittsbetrag einer Übertragung (Inland)	—	1 742
Durchschnittsbetrag einer Auszahlung durch die Zahlstelle der Postsparkasse	—	5 448
Durchschnittsbetrag einer Zahlungsanweisung	—	432
Auf ein Postscheckkonto entfielen im Durchschnitt		
Gutschriften	625	200 785
Lastschriften	128	201 547
Gut- und Lastschriften	753	402 332.

Ende 1912 hat betragen
das Guthaben der Kontoinhaber .... 108 511 090 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Kontoinhabers ...... 4 502 K.

Finanzielles Ergebnis.

Es haben betragen
die Gesamteinnahmen im Spar- und Scheckverkehr .... 10 265 786 K,
die Gesamtausgaben .... 7 498 428 K,
mithin Überschuß .... 2 767 358 K.

Hiervon wurden 18 951 K der Rücklage, die von 6 000 000 auf 12 000 000 K erhöht werden soll, zugeführt und 2 748 407 K dem Staatsschatz überwiesen.

Internationaler Verkehr.

Die Beziehungen mit dem Auslande sind am 1. Mai 1912 durch ein Übereinkommen mit der New York Transatlantic Trust Company auf Nordamerika ausgedehnt worden.

Im internationalen Verkehr wurden ausgeführt

nach dem Auslande	35 939	Überweisungen über	36 756 629 K,
vom Auslande	3 812	- -	7 185 389 K,
zusammen	39 751	Überweisungen über	43 942 018 K.

LITERATUR.

Deutsches Luftrecht. Von Hermann Weck, Rechtsanwalt in Charlottenburg. 334 Seiten. Preis 10 ℳ. Berlin. Carl Heymanns Verlag 1913.

Die Ansichten darüber, ob es schon jetzt an der Zeit ist, den Luftverkehr oder den Luftsport durch gesetzliche Vorschriften zu regeln, sind geteilt. Die einen weisen auf den schnellen Fluß der Entwicklung des Luftfahrwesens sowie darauf hin, daß die verschiedenen Seiten seines Rechtes noch nicht genügend geklärt seien, die anderen machen u. a. geltend, daß die Allgemeinheit, sofern es sich nicht um Grundeigentümer handele, gegenüber den von

der Luftschiffahrt ausgehenden Gefahren sozusagen rechtlos sei, und daß sich die Regelung der Haftpflicht nicht mehr vertagen lasse. Außerdem spielen die militärischen, polizeilichen, völkerrechtlichen und strafrechtlichen Verhältnisse eine Rolle.

Über alle diese Fragen noch hinausgreifend, will das vorliegende Werk die Schaffung eines selbständigen Luftrechts, d. i. die Ordnung »aller das menschliche Verhalten in und an der Luft regelnden Rechtssätze« anregen. Für die einheitliche Gestaltung des Luftrechts als eines eigenen Rechtsgebiets, das sich einerseits auf die Luft, anderseits auf den Luftraum erstrecke, reichen die Begriffe Sache und Eigentum nicht aus, das Recht werde neue Begriffe formen müssen. Nachdem dies im allgemeinen Teile näher dargetan und das Verhältnis des Luftrechts zur Technik und seiner Geschichte gestreift worden ist, geht das Werk auf die einzelnen Gebiete des Luftrechts in gründlicher Weise ein. Es untersucht, wie der geltende Rechtszustand ist, was Technik und Verwaltung in seinem Rahmen noch erreichen könnten, und welche Aufgaben dem neuen Rechte erwachsen.

Im Abschnitte »Recht der Atmung« werden die auf die hinlängliche Luftversorgung gerichteten gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften (Baurecht, Baupolizeirecht, Zweckverbandsgesetz, auch der preußische Wohnungsgesetzentwurf), die Bestimmungen über Straßenreinigung, Beseitigung der Auswurf- und Abfallstoffe, Bekämpfung der Rauchschäden, die Rechtsverhältnisse des Luftbads und viele andere auf die Erhaltung der Gesundheit und Sittlichkeit abzielende Anordnungen und Aufgaben besprochen.

Die beiden folgenden Abschnitte betreffen

> die dinglichen Rechte an der Luft (Verwendung als Betriebsmittel in Gummischläuchen für Fahrzeuge, in Bremsen und Pumpen, in Rohrpostanlagen, in flüssiger Form),

wobei der Verfasser die Vorschriften für den Erwerb und den Besitzschutz als ungenügend, den strafrechtlichen Schutz nur hinsichtlich der Rohrpostanlagen und der Luftdruckbremsen an Eisenbahnfahrzeugen (§§ 318a, 315 und 316 St. G. B.) als ausreichend ansieht,

> und die dinglichen Rechte am Luftraume, die das Recht bislang nur in Verbindung mit dem unter ihm liegenden Grundstücke betrachtet hat, während jetzt infolge der Entwicklung der Luftfahrt und Funkentelegraphie die Scheidung der Rechte an beiden wichtig geworden ist.

Nach Erörterung der sich hieraus ergebenden Beziehungen gegenüber dem Grundeigentümer und zum Grundstück (Aufenthalt, Bebauung, Ausnutzung des Luftzugs bei gewerblichen Anlagen, Licht- und Fensterrecht, Schallwirkungen, Überleitung) werden dann in den beiden letzten und umfangreichsten Abschnitten die Gebiete des Nachrichtenverkehrs in der Luft und der Luftfahrt für sich besprochen.

Hinsichtlich der Funkentelegraphie ist der Verfasser der Ansicht, daß die landläufige Begriffsbestimmung für Telegraph auf die Funkentelegraphenanlagen nicht anwendbar sei, da es sich um verschiedenartige Formen des Nachrichtenverkehrs handele. Die »Drahtfernschrift« setze eine durch den Draht geschlossene Anlage voraus, die »Funkenschrift« aber für die Abgabe und den Empfang der Nachricht zwei getrennte Anlagen, die nur durch den Luftraum aufeinander wirken. Demgemäß sei auch die rechtliche Beurteilung beider Anlagen verschieden und die geltende, die Eigenart der Funkentelegraphie außer acht lassende Regelung des Gesetzes mangelhaft. Statt eines Zusatzes zu den die Ausnahmen vom Telegraphenregale regelnden Vorschriften des § 3 T. G. hätte eine »selbstständige Vorschrift aussprechen müssen, daß solche Anlagen (d. h. Funkentelegraphenanlagen) zwar immer genehmigungspflichtig

seien, aber in allen Fällen genehmigt werden könnten«. Der Verfasser folgert, daß nach den jetzigen Vorschriften die Genehmigung privater Küsten- und Bordstationen, die nicht Beförderungsanstalten gehören, der rechtlichen Grundlage entbehre, weil Genehmigungen nur in den ausdrücklich im Gesetz erwähnten Fällen erteilt werden dürften und jener Zusatz sich nach Fassung und Stellung auf den vorhergehenden Abs. 1 im § 3 T. G. beziehe. Diese Voraussetzungen treffen aber nicht zu, wie sich auch aus der Begründung des Entwurfes zum Gesetz vom 7. März 1908, betr. die Änderung des T. G. (S. 9) ergibt. Das Reich ist unbeschränkt in der Genehmigungsfreiheit und jener Zusatz muß im Zusammenhange mit dem Gedankengange der §§ 1 bis 3 betrachtet werden. Die bezeichneten Küsten- und Bordstationen fallen also unter § 2 T. G.

Die Angaben über die Höhe der Bordgebühren, S. 148, und ihre Berechnungen in zwei Beispielen bedürfen der Berichtigung.

An der Hand des Funkentelegraphenvertrags und der Ausführungsübereinkunft werden darauf die völkerrechtlichen Verhältnisse der Funkentelegraphie im Frieden, auf Grund der Haager Abkommen die im Kriege erörtert.

Im letzten Abschnitte »Luftfahrt« werden die in den verschiedenen Einzelgebieten des öffentlichen, bürgerlichen und Völkerrechts fußenden Beziehungen untersucht und die für die Ordnung der Dinge sich ergebenden Aufgaben zusammengestellt. Zwei Gesichtspunkte waren dabei für den Verfasser nach seinen Worten grundlegend: Die Überzeugung, daß die Ausgestaltung des Luftrechts als Grundbedingung einer gedeihlichen Entwicklung der Luftfahrt für Deutschland von der größten Bedeutung sei, sowie der bisher kaum beachtete Umstand, daß das Überwiegen völkerrechtlicher Behandlung des Gegenstandes leicht ein Überwiegen französischer Rechtseinflüsse zur Folge haben könnte. Es werden die Arbeiten des seit 1909 tagenden Rechtsausschusses für ein internationales Luftgesetzbuch, des comité juridique international de l'aviation, gewürdigt, daneben wird aber hervorgehoben, wie wichtig es für Deutschland sei, selbst zu einem Luftfahrtrechte zu gelangen.

Im Schlußworte bringt das durchweg sehr anregend geschriebene Buch, dessen gründliche Untersuchungen mit ihren zahlreichen Hinweisen auf die Rechtsquellen und auf ein umfassendes Schriftenverzeichnis einen erstaunlichen Fleiß verraten, einen Arbeitsplan für die Ausgestaltung des gesamten Luftrechts.

Für die Sprachpflege im Rechte äußert der Verfasser an mehreren Stellen beherzigenswerte Worte. Auffällig ist sein Eintreten für die unglücklichen Verdeutschungen »Drahtfernschrift« und »Funkenschrift«, während er »Telefon« und »Funkentelefon« als sprachschöpferische Neubildungen für das als häßlich bezeichnete Wort »Fernsprecher« beibehalten sehen möchte.

Günther, Hanns: Elektrisches Licht, elektrische Wärme, elektrische Wellen, Elektroinduktion, Meßinstrumente für Elektrizität. (Der elektrische Strom. Bd. IV.) Franckhsche Verlagshandlung. Stuttgart 1913.

Der vorliegende vierte Band bildet den Abschluß des Sammelwerkes, dessen Bezugsbedingungen und früher erschienene Teile im Archiv 1911, S. 720, 1912, S. 508, und 1913, S. 96, besprochen sind. Er enthält aus den Anwendungsgebieten des elektrischen Stromes die Induktoren, Transformatoren, Strom- und Spannungsmesser, Elektrizitätszähler, Bogen- und Glühlampen, das Moorelicht und einen kurzen Hinweis auf die elektrischen Wellen.

Das Gegebene ist anschaulich und leicht verständlich geschrieben und geeignet, einen Überblick über die berührten Gebiete der Technik zu verschaffen.

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.
(Juni bis August 1913.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1913 S. 115, 212 und 503.
Nachtrag:
25a. Das neue Deutschland. Berlin.

B. Literaturnachweis.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Der Alkohol in Deutsch Afrika, von Dr. Warnack **83.** 272.
— Vom Amtsstil **22.** 835.
— Anwendung der ultravioletten Strahlen zur Ermittelung von Urkundenfälschungen (Erfindung des Professors Wood in Baltimore) **70.** 581.
— Arbeiterstand und maschinelle Technik, von Fischer, Landtagsabgeordnetem **70.** 497.
— Arbeitstarifvertrag und Großindustrie, von Prof. Dr. Köppe **61a.** 187, **41.** Bd. XLV 819.
— Ungeteilte Arbeitszeit **19.** 224.
— Auswüchse der organisatorischen Gebilde (Beamtenorganisationen) **12.** 325.
— Die Bedeutung der physikalischen Chemie für das Problem des Rostschutzes unter Anstrichen, von Dr. Liebreich **60.** Jahrg. XXIV 689.
— Wissenschaftliche Betriebsführung, von de Terra, Eisenbahndirektor a. D. **88.** 973.
— Über fugenlose Böden, von Werner, Regierungsbaumeister **18.** 554.
— Bureauhygiene **19.** 234.
— Über den Einfluß der Papierleimung auf die Widerstandsfähigkeit von Schriftzügen gegen mechanische und chemische Entfernungsmittel, von Dr. Frederking **51.** 195.
— Zur Entwertung des Geldes **60.** Jahrg. XXIV 716.
— Geburtenrückgang und Beamte **53.** 203.
— Gesundheitsbeschädigungen durch einen Zeitungsartikel, von Petrich, Oberlandesgerichtsrat a. D. (Angriffe gegen einen Beamten in einem Zeitungsartikel) **61a.** 173.
— Hausschwamm, neues über den ... **85.** 276.
— Der Holzfußboden im bescheidenen Wohnhause, von Prof. Nußbaum **87.** Jahrg. XI 237.
— Kunstsandstein als Ersatz für Natursandstein bei künstlerischen Bildwerken **60.** Jahrg. XXIV 582.
— Das Leben zur See und das Recht, von Neuberg, Regierungsrat **40a.** 324.
— Geltendes und zukünftiges Luftrecht **61.** 362.
— Die Mischehenfrage in den deutschen Kolonien, von Dr. Hubrich **83.** Beil. (Zeitschrift für Kolonialrecht) 163.
— Neonlicht (ein neues »kaltes« Licht) **70.** 447.
— Das volkswirtschaftliche Organisationsprinzip, die Beamtentätigkeit und der Staatssozialismus, von Dr. Kirschner **52.** 169.
— Deutsche Post- und Telegraphen-Einrichtungen in den Schutzgebieten und im Auslande, von Heß, Postrat **16.** Jahrg. IX 41. 61. 74. 89.
— Psychologie des Unfalls (Ursache der Unfälle nach der Gewerbe-Unfallstatistik) **70.** 642.
— Die Rauchbelästigung in Städten, von Oellerich, Oberingenieur **70.** 431.
— Der Ruhestand (allgemeine Betrachtungen über Pensionierung der Beamten) **52.** 256.
— Über die an Schmiermittel zu stellenden Anforderungen und die Schmiermittelprüfung **60.** Jahrg. XXIV. 740.
— Schreibmaschine, die durch das gesprochene Wort ausgelöst wird **60.** Jahrg. XXIV Beil. 179.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Beamten-Unfallfürsorgegesetz. Der auf § 1 gestützte Anspruch auf die Unfallpension ist auch dann gegeben, wenn eine die dauernde Dienstunfähigkeit begründende Folge des im Dienste erlittenen Betriebsunfalls nicht schon zur Zeit des Unfalls oder der Pensionierung des Beamten, sondern erst später, auch noch nach Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritte des Unfalls, bemerkbar geworden ist **20.** Spruchsammlung XXXI 108.

— Beiträge zur Anwendung der kaufmännischen Verwaltungstechnik, von Gerling, Stadtsteuersekretär **52.** 170.

— Beleidigung eines Beamten durch das Ansinnen, sich der Sozialdemokratie anzuschließen (Entsch. des Reichsgerichts vom 28. Juni 1912) **16.** Jahrg. IX 52, **76.** 96, **25.** 266, **58.** 273, **53.** 243.

— Beschaffung und Unterhaltung der Gas- und Wassermesser sowie der Wattstundenzähler in Dienstwohnungen, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten vom 2. Juni 1913 **49.** 173.

— Die Beschlüsse der Strafrechtskommission zum Vorentwurfe zu einem neuen Strafgesetzbuche (Beamtenbegriff, Urkunde, Verbrechen, Vergehen, Übertretung usw.) **25.** 243.

— Beschwerde, telegraphische Einlegung der Beschwerde durch eine Behörde ist zulässig, wofern nur die Urschrift des Telegramms durch den zuständigen Beamten eigenhändig unterzeichnet ist **61.** Beil. Nr. 1510.

— Besoldungsaufbesserung der Assistenten- und Schaffnerklasse bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **25.** 319, **22.** 1110.

— Bestimmungen, betr. Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit als pensionsfähige Dienstzeit, Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. Juni 1913 **28.** 201.

— Betriebsunfall, zum Begriffe des ... nach dem Beamten-Fürsorgegesetze (Entsch. des Reichsgerichts) **1.** 490, **22.** 1062, **16.** Jahrg. IX 135.

— Betriebsunfall eines Bahnpostbeamten infolge Erkältung bei Zugluft **12.** 300, **22.** 965, **76.** 122.

— Bevollmächtigung eines Gesamtvertreters einer juristischen Person und § 181 B.G.B. **61.** 514.

— Büchereien bei den Königl. Preuß. Polizeiverwaltungen, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 25. Juni 1913, betr. Aufwendung von Mitteln für Büchereizwecke bei den Königlichen Polizeiverwaltungen **50.** 134.

— Mehr Deutschtum in unseren Schutzgebieten (Orts- und Landesnamen in den Schutzgebieten, Anwendung der deutschen Sprache) **35.** II. Vierteljahr 535, **21.** 406.

— Diäten, Unzulässigkeit der Fortzahlung von Diäten an diätarisch Besoldete (Beschluß des sächsischen Finanzministeriums) **52.** 173.

— Die neuen Dienstdauervorschriften bei der Eisenbahn **88.** 706. 789. 805, **53.** 192. 229, **16.** Jahrg. IX 83.

— Dienstunfähigkeit eines Beamten, Kosten aus dem Verfahren auf Feststellung der dauernden Dienstunfähigkeit eines Beamten können dem Beamten nicht auferlegt werden **20.** 982.

— Einrichtung einer Laufbahn für mittlere bautechnische Beamte bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **25.** 263, **22.** 936, **19.** 242, **16.** Jahrg. IX 133.

— Der Eisenbahn-Töchterhort **88.** 974.

— Die unerlaubte Entfernung vom Amte nach dem preußischen Disziplinargesetze von 1852 **19.** 220.

— Die Entwicklung des deutschen Postwesens, von Wolff **22.** 962. 991.

— Der neue Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für die Verwendung von Schwemmsteinen zu Bauzwecken vom 2. Mai 1913, von Professor Nußbaum **87.** Jahrg. XI 267, **33.** 501.

— Erstattung von Aufwendungen für die Weitervermietung der bisherigen Wohnung und von Zentralheizungskosten an versetzte Beamte, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 22. Mai 1913, betr. die ... **44.** 171.

— Erwerb der Reichs- und Staatsangehörigkeit durch Anstellung im Reichs-Post- und Telegraphendienste, von Dr. phil. et iur. Köhler, Ober-Postpraktikant **16.** Jahrg. IX 102. 122.

— Erwerbsunfähigkeit im Sinne der Krankenversicherung ist schon dann gegeben, wenn der Erkrankte seine Beschäftigung nicht fortsetzen kann, ohne sich überhaupt der Gefahr einer Verschlimmerung seines Krankheitszustandes auszusetzen **16.** Jahrg. IX 53.

— Die Finanzen des Reichs und der deutschen Bundesstaaten **67.** Heft II 3.

— Eine ausländische Firma ist am Orte der deutschen Zweigniederlassung genau so einzutragen, wie sie im Auslande bei der Hauptniederlassung eingetragen ist **61.** Beil. Nr. 1989.

Deutschland. Früherlegung der Stunden im Sommer, Stellung der Handelskammern zu der ... **36.** Jahrg. XX 576.

— Fundrecht, Zweifelsfragen aus dem ..., von Dr. Hartmann, Regierungsrat (Fund in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt) **61.** 391.

— Gemeindesteuer, Heranziehung der Beamten zur ... bei Versetzungen und bei Gehaltserhöhungen **22.** 875.

— Gemeindesteuervorrecht der Beamten in Preußen (Erkenntnis des Ober-Verwaltungsgerichts, nach dem einem Magistratsbeamten, der von 1903 bis 1906 Postbeamter gewesen, dann ausgeschieden war, um in ein Privatverhältnis zum Magistrat zu treten, und endlich 1909 wieder die Eigenschaft eines Gemeindebeamten erworben hatte, nachträglich wieder die Steuervergünstigung zuerkannt worden ist) **53.** 218.

— Aus der Geschichte des deutschen Beamtentums **57.** 231. 250.

— Die berufliche und soziale Gliederung des deutschen Volkes (Post- und Eisenbahn, Posthaltereien usw.) **65.** Bd. 211 S. 144. 146. 163. 207. 211. 212. 271 usw., **19.** 254.

— Haftung des Beamten für Verletzung der einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht **16.** Jahrg. IX 95, **19.** 285.

— Haftung des Fiskus für die Mängel einer Dienstwohnung **58.** 222, **16.** Jahrg. IX 125.

— Haftung aus dem Mietvertrage (Haftpflicht des Vermieters für den vollen Schaden, der in den der Postverwaltung überlassenen Diensträumen infolge einer Gasexplosion entstanden war) **22.** 1032.

— Die offene Handelsgesellschaft kann in gleicher Weise wie eine juristische Persönlichkeit aus unerlaubten Handlungen ihrer Vertreter (Gesellschafter) auf Schadensersatz oder Unterlassung in Anspruch genommen werden **20.** Spruchsammlung XXXII 195.

— Heilverfahren, zu den Kosten des ... — bei einem Betriebsunfalle — gehören auch außerordentliche, dem Heilzwecke dienende Aufwendungen (»Normalnahrung«) **16.** Jahrg. IX 67.

— Heilverfahren, zu den Kosten des ... gehört auch die Beschaffung einer ruhigen Wohnung (Unfallfürsorgegesetz für Beamte), die aber dort zu suchen ist, wo ruhige Wohnungen leicht und zu angemessenen Preisen zu haben sind, auch die Kosten einer Badereise usw. **5.** 350, **20.** Spruchsammlung XXXI 163.

— Heranziehung von Dienstwohnungen zur Gemeindegrundsteuer **52.** 180.

— Heranziehung der Staatsbeamten zu den Gemeindesteuern (Steuerprivileg) **20.** Spruchsammlung XXXI 167, **16.** Jahrg. IX 80.

— Herausgabe von zuviel gezahltem Gehalte, die Verpflichtung zur ... ist u. U. ausgeschlossen, wenn der Empfänger nicht mehr bereichert ist **22.** 840. 875.

— Die Hinterbliebenenfürsorge nach dem Unfallfürsorgegesetze **53.** 251.

— Kassen des Reichs im Sinne des § 395 B. G. B. **61.** Beil. Nr. 1969.

— Kinderzulagen und Erziehungsbeihilfen (allgemeine Betrachtungen) **76.** 76, **57.** 165. 241, **58.** 214. 265.

— Konsumentenorganisation als Mittelstandshilfe, von Bröcker **25a.** 484.

— Krankenkassen für Postunterbeamte **53.** 253.

— Krankheit als Schuldausschließungsgrund bei reinen Dienstvergehen der Beamten **52.** 246.

— Die Kündigung einer im Etat vorgesehenen Stelle zieht den Verlust eines Anspruchs auf Pension nach sich **20.** Spruchsammlung XXXI 161.

— Ein auf Kündigung angestellter Beamter kann jederzeit unter Einhaltung der Kündigungsfrist entlassen werden. Den Gerichten steht die Entscheidung darüber, ob die Entlassung begründet war oder nicht, nicht zu **58.** 223, **19.** 249.

— Die Leistungsfähigkeit und andere Gesichtspunkte bei Bemessung von Geldleistungen, von Dr. Conrad, Regierungsassessor (Arbeitseinkommen der öffentlichen Beamten, die vom Staate für Leistungen seiner Verkehrsanstalten erhobenen Entgelte) **41.** Bd. XLV 577. 612. 619. 649.

— Die Leiter des Postwesens (Personalchronik von der Gründung der preußischen Post bis zur Gegenwart), von Hempel, Postsekretär **57.** 161. 179.

— Militäranwärter, Bestimmungen über die Beurlaubung der ... des Heeres zur Vorbereitung auf die Zivilversorgung usw. vom 1. April 1913 **50.** 105. 108, **44.** 263.

— Militäranwärter, die neue Heeresvorlage und die Unterbringung der abgehenden Unteroffiziere **19.** 190. 195.

Deutschland. Die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Räume eines Postamts müssen so eingerichtet sein, daß in ihnen auch ein eiliger Verkehr sicher stattfinden kann **20.** Spruchsammlung XXXII 229.
— Die Verkehrswissenschaft an den deutschen Hochschulen (Vorlesungen über Postrecht, über das Privatrecht des Postbetriebs usw.) **20.** 802, **60.** Jahrg. XXIV 619.
— Ist das Vermieten möblierter Zimmer durch Beamte unstatthaft? **58.** 272.
— Die Versetzung im Interesse des Dienstes nach dem Reichsbeamtengesetze **19.** 237.
— Wahrung der Fristen im Verwaltungstreitverfahren **25.** 236.
— Wandlungen der rechtlichen Stellung des deutschen Kaisers, von Dr. Rauer **25a.** 483.
— Warenhandel von Beamten **52.** 261.
— Wesen des Dienstverhältnisses der Staatsbeamten, Auslegung des Anstellungsvertrags **61.** 439.
— Witwenpension, das Recht auf ... lebt wieder auf, wenn die Ehe der Witwe, die sich wieder verheiratet hat, für nichtig erklärt ist **61.** 438, **22.** 995.
— Der preußische Wohnungsgesetzentwurf **87.** Jahrg. XI 240, **53.** 177, **9.** Bd. XXXVI 795.
— Vom Wohnungskündigungsrecht der Beamten **53.** 189.
— Die Zivilversorgung der Unteroffiziere **22.** 873, **52.** 204.
— Zurückbehaltungsrecht des Staates am Gehalte wegen Schadensersatzansprüche **61.** 404.
— Zusammentreffen mehrerer Verfehlungen auf dem Gebiete des Disziplinarrechts **19.** 228, **20.** 970.
— Zuziehung von Beamten des praktischen Dienstes der Eisenbahnverwaltung zur Aufstellung von Dienstanweisungen **88.** 706, **53.** 193. 229, **22.** 996, **57.** 221.
— Bayern. Das Bayerische Beamtengesetz (mit besonderer Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Angehörigen des mittleren Verkehrsdienstes) **12.** 296. 317.
— — Die Dienstwohnung (Bayer. Beamtenrecht). — Schadensersatz bei Gesundheitsschädigungen durch den Zustand der Diensträume **19.** 185.
— — Zur Finanzlage Bayerns (Ausfall an Posteinnahmen) **12.** 347.
— — Die Frage der Hinterbliebenen-Fürsorge in Bayern **52.** 209.
— — Vorzeitige Pensionierung eines Beamten (Versetzung eines Postboten in den Ruhestand nach nicht ganz dreimonatiger Krankheit unter Einziehung seines Gehalts) **52.** 174.
— — Das neue bayerische Verkehrsministerium **76.** 68, **18.** 407.
— Württemberg. Gesetzentwurf, betr. Schaffung eines unabhängigen Rechnungshofs **19.** 244.
— — Der Postetat im Landtage **76.** 83.

Belgien. Die Post im Dienste der Volksbildung (Postanstalten als Volksbibliotheken) **12.** 300.
— Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1911/12 **25.** 314, **43.** 133, **16.** Jahrg. IX 137.

Frankreich. Aufhebung des Unterstaatssekretariats der Posten und Telegraphen, Angliederung der Postverwaltung an das Ministerium des Handels und der Industrie **16.** Jahrg. IX 54.

Italien. Etwas über italienische Beamtenverhältnisse (Anwachsen und Mängel des Beamtentums) **52.** 181.

Österreich. Die Leistungen der gemeinnützigen Baugenossenschaften seit der Errichtung des Wohnungsfürsorgefonds (Staatsbeamten-Baugenossenschaften) **15.** 584.
— Österreichische Postbiographie **84.** 61. 65. 69. 73. 77.
— Österreichischer Postsprachgebrauch, von Prof. Dr. Köstler **84.** 81. 85. 89.

Schweiz. Aus dem Berichte der Postverwaltung für 1912 (Personalverhältnisse, Postbetrieb, Telegraphen- und Fernsprechverkehr) **53.** 183, **76.** 70, **12.** 257.
— Reklame in den Postschalterräumen **16.** Jahrg. IX 138.

Afrika. Togo. Entwicklung der Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse in Togo, von Smend, Hauptmann **40a.** 349.

Amerika. Argentinien. Der Postbetrieb der Republik ... im Jahre 1910/11 und 1911/12 **71.** 97, **16.** Jahrg. IX 137.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Über Beamtenwesen in Amerika **19.** 189.

Asien. Siam. Einiges über das siamesische Postwesen, von Collmann, Ober-Postsekretär **71.** 105. 122.

II. Postwesen.

Allgemeines. Briefkasten, zur Geschichte des ... **84.** 79.
— Briefmarke, die erste ... **53.** 230.
— Briefmarken, die bedeutendste Bücherei für Briefmarkenkunde, von Klär, Ober-Postinspektor **8.** 277.
— Die Dardanellen als Verkehrsstraße, von Klär, Ober-Postinspektor **25.** 255
— Über das Eismeer nach Sibirien, von Dr. Shitkow **70.** 478.
— Flaschenposten an der deutschen Nordseeküste **2.** 351.
— Die Flugmaschine im Postbetriebe **22.** 1061.
— Aus dem Jahresberichte des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins in Bern für 1912 **25.** 276.
— Luftballon, Luftschiff und Flugzeug im Kriege, von Teubner, Postinspektor **16.** Jahrg. IX 44.
— Die Luftschiffahrt als Förderer des Weltpostverkehrs **76.** 94.
— Postaufgabeautomat (Erfindung des Bauingenieurs Zierep) **57.** 155.
— Postbankwesen **76.** 117.
— Postbeförderung nach und von Ostasien und der Südsee, Vf. des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts vom 16. Juli 1913 **47.** 241.
— Postgut und große Haverei, von Völker, Ober-Postinspektor **25.** 213, **57.** 153, **37.** 695, **86.** 455.
— Postsparkassenwesen in verschiedenen Ländern **78.** Statist. Korrespondenz III.
— Deutsch-österreichischer Postvertrag **12.** 228.
— Der Rohrpostapparat: System »Gutknecht« für Kreislaufbetrieb, von Kissing, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX 87.
— Eine uralte Schlagader des Weltverkehrs, von Lathe, Ober-Postsekretär **53.** 242.
— Schnelldampferverkehr und überseeische Briefbeförderung (Briefverkehr nach und von Amerika) **40a.** 375.
— Die Seeschiffahrt der Kulturnationen, von Ing. Goldberg und Dr. Martell **75.** Jahrg. 1913/14 87.. 132.
— Der Tunnel unterm Ärmelkanal **88.** 705. 711. 964, **53.** 239.
— Die neuen Verkehrsprobleme auf der westlichen Balkanhalbinsel, von Dr. Grothe **75.** Jahrg. 1913/14 81.
— Weltpennyporto und Hansa-Bund **38.** Jahrg. IV 53.
— Weltpostkongreß, Wünsche der deutschen Handelskammern für den nächsten ... usw. **36.** Jahrg. XX 551. 608. 730, **12.** 236. 279, **58.** 258, **25.** 247, **16.** Jahrg. IX 81, **84.** 88.
— Weltpost-Reformfragen, von Beelenkamp, kgl. niederländischem Ober-Post- und Telegraphenbeamten **75.** Jahrg. 1913/14 93.
— Weltwechselrecht, von Völker, Ober-Postinspektor **25.** 301. 312, **15.** 492.

Deutschland. Ablösen der Freimarken von Postpaketadressen durch den Paketempfänger **16.** Jahrg. IX 125.
— Ankunftstempel auf Briefen, Eingaben von Handelskammern, betr. Wiedereinführung des ... **36.** Jahrg. XX 752.
— Aushändigung von Postsendungen an Schwindler, Mahnung zur Vorsicht bei der Bestellung **53.** 189.
— Aversionierungsvermerk, verbotswidrige Anwendung des ... durch einen Gerichtsdiener, Bestrafung wegen Urkundenfälschung **16.** Jahrg. IX 106.
— Bahnpostwagen mit eisernem Kastengerippe **25.** 238, **22.** 840, **16.** Jahrg. IX 81, **58.** 258, **53.** 248.
— Barfrankierung, Ausdehnung der ... bei der Reichs-Postverwaltung **84.** 67.
— Die Beziehungen zwischen der Reichs-Postverwaltung und den deutschen Eisenbahnen **88.** 924.
— Die Botenposten der deutschen Hanse, von Roß **75.** Jahrg. 1913/14 62.
— Der Briefkasten ist ein zur amtlichen Aufbewahrung von Gegenständen bestimmter Ort, vorsätzliche Vernichtung usw. der in die Briefkasten eingelegten Briefsendungen unterliegt der Strafe des Strafgesetzbuchs **16.** Jahrg. IX 135.
— Einschreibsendungen, Schadensersatz für beraubte ..., Eingaben von Handelskammern **86.** 400.
— Die Entwicklung unserer nationalen Luftfahrt, von von Frankenberg, Rittmeister **53a.** Jahrg. XXXVII Bd. CXLV 308.
— Ersatzpflicht eines Beamten beim Verlust eines Wertbriefs **22.** 905.
— Gewahrsam an Paketen im Sinne des § 350 des Strafgesetzbuchs **16.** Jahrg. IX 66.

Deutschland. Invalidenversicherungsgesetz. Streitigkeiten über die Verpflichtung der Versicherungsanstalten zur wiederholten Zahlung einer zu Unrecht durch eine nicht legitimierte Person bei der Post abgehobenen Invalidenrente an die rentenberechtigte Person sind nicht im Zivilrechtswege, sondern von der Aufsichtsbehörde der Versicherungsanstalt zu entscheiden **20.** Spruchsammlung XXXI 138, **1.** 449.
— Die Kosten der Versicherungsämter, von Welge, Inspektor (Portokosten) **42.** Jahrg. XXIII 146.
— Das erste deutsche Kursbuch **53.** 218.
— Maschinenbetrieb im Berliner Postscheckamte **58.** 236, **84.** 79.
— Nachnahme, keine Haftpflicht der Postbeamten bei versehentlicher Aushändigung einer Nachnahmekarte ohne Erhebung des Nachnahmebetrags (Entsch. des Reichsgerichts) **22.** 740. 875. 1092, **12.** 295, **57.** 217.
— Nachnahmesendungen, Haftung bei Nachnahmesendungen, Wünsche der Handelskammern **36.** Jahrg. XX 551.
— Paket-Förderbänder, Einfluß der ... auf Betrieb und Personalbedarf **16.** Jahrg. IX 113.
— Postaufträge, Eingaben von Handelskammern, betr. Zulassung mehrerer nach einem Orte bestimmter Postaufträge zu einer Sendung **36.** Jahrg. XX 608, **16.** Jahrg. IX 82.
— Es ist eine dem Postbeamten Dritten gegenüber, insbesondere dem Absender eines durch Eilboten zu bestellenden Geldbriefs gegenüber, obliegende Pflicht, dafür zu sorgen, daß der Brief auf dem schnellsten, durch die Abfertigungsübersichten usw. nachgewiesenen Wege zum Ziele kommt (Entsch. des Reichsgerichts) **20.** Spruchsammlung XXXII 235.
— Postgesetz. Anstiftung und Beihilfe zum Vergehen nach § 27, 1 Postgesetz **16.** Jahrg. IX 79, **25.** 285.
— Postgesetz. Begriff der »Beförderung« politischer Zeitungen **16.** Jahrg. IX 132.
— Postgesetz. Zwischen dem Postfiskus auf Grund der Haftung aus § 11 des Postgesetzes und dem für den Unfall des Beförderungsgastes aus §§ 823 ff. B.G.B. haftpflichtigen Dritten besteht ein echtes Gesamtschuldverhältnis **61.** Beil. Nr. 1858.
— Postgesetz. Wenn das Gesetz anordnet, daß sich das Verbot der Beförderung politischer Zeitungen auf andere Weise als durch die Post nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsorts erstreckt, so hat es dabei nur die räumliche Entfernung des Ursprungsorts vom Bestimmungsort im Auge, ohne Rücksicht auf Richtung oder Länge des Weges, der zur Durchführung einer Beförderung von dem einen nach dem anderen Orte eingeschlagen wird **61.** Beil. Nr. 2027, **22.** 1062.
— Postkarten in Rollenform (zum Gebrauch für Schreibmaschinen) **84.** 87.
— Der deutsche Postnachnahmeverkehr, seine Entwicklung und seine wirtschaftliche Bedeutung, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **8.** 261. 300.
— Postprotest (Wechsel mit Notadresse), Eingaben von Handelskammern, betr. Zulassung von Wechseln mit Notadresse zum Postprotest **36.** Jahrg. XX 664.
— Postregal und Postzwang **53.** 254.
— Das Postscheckamt Berlin **57.** 210. 227. 245.
— Postscheckverkehr, Ausdehnung des ... auf die deutschen Kolonien angeregt **75.** Jahrg. 1913/14 149.
— Postscheckverkehr, Äußerungen von Handelskammern zum Entwurfe des Postscheckgesetzes **36.** Jahrg. XX 669.
— Postscheckverkehr, weitere Einschränkung des Barverkehrs durch richtige Ausnutzung des ... **22.** 872. 1090.
— Postscheckverkehr, Ergebnisse des ... bei den drei deutschen Postverwaltungen im Kalenderjahre 1912 **8.** 449, **25.** 205. 323, **64.** 199, **58.** 224, **53.** 186, **16.** Jahrg. IX 76, **15.** 535.
— Die Postverladestelle an der Luckenwalder Straße in Berlin **25.** 203.
— Postwagen-Instandsetzungskosten **16.** Jahrg. IX 117.
— Postwertzeichen-Automaten **16.** Jahrg. IX 53.
— Das Postzeitungsamt in Berlin **22.** 676, **58.** 226.
— Reise-Kreditbriefe, Einführung von ... bei der Reichs-Postverwaltung beabsichtigt **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1913 174, **75.** Jahrg. 1913/14 108.
— Schadensersatzpflicht der Beamten bei Postanweisungsfälschungen **25.** 225, **58.** 235.
— Postlagernde Sendungen, Abholung von ... (Änderung der Abholungsvorschriften, um den Mißbrauch durch jugendliche Personen zu verhüten) **12.** 235, **58.** 225.
— Subventionspolitik oder Qualitätsleistungen der deutschen Handelsschiffahrt?, von Schultze-Bahlke **69.** Jahrg. XV 685, **11.** 808, **37.** 707.

Deutschland. Unfall in einem Posthause, Abweisung einer Schadensersatzklage wegen eines in einem Posthause erlittenen Unfalls (Urteil des Kgl. Sächsischen Oberlandesgerichts vom 23. Dezbr. 1912) **8.** 317.
— Unpfändbarkeit von Postsendungen (Entsch. des Reichsgerichts) **22.** 675, **58.** 223, **76.** 96.
— Verwendung der Eisenbahn-Triebwagen zu Postzwecken **53.** 218.
— Bayern. 1813 und die damaligen bayerischen Verkehrsbeamten **12.** 258.
— — Bahnpostwagen, Mängel in den ... **12.** 226.
— — Herstellung neuer Postwertzeichen von der Postverwaltung beabsichtigt **12.** 330.
— — Motorpostlinien **16.** Jahrg. IX 98, **53.** 245, **84.** 88.
— Sachsen. Das Landstraßenwesen im Königreiche Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr, von Fickert, königl. Bauamtmann **8.** 385. 425.
— Württemberg. Einstellung neuer Bahnpostwagen **76.** 99.
Belgien. Einrichtung einer Luftpost zwischen Brüssel und Gent **84.** 59, **58.** 274, **16.** Jahrg. IX 98.
— Der Postscheck- und Überweisungsdienst in Belgien **71.** 88, **8.** 380.
Dänemark. Das Postwesen im Jahre 1911/12 **71.** 113, **16.** Jahrg. IX 137.
England. Aus der britischen Postgeschichte **25.** 311. 321.
— Postuntergrundbahn in London, Herstellung einer ... von der Postverwaltung beabsichtigt **16.** Jahrg. IX 54. 81, **58.** 274.
— Das Postwesen im Jahre 1911/12 **71.** 101. 116, **25.** 293.
Frankreich. Die Post in Paris **53.** 221.
— Der Postpaketverkehr auf den Netzen der großen französischen Eisenbahngesellschaften **88.** 662.
— Schiffahrtsubventionen **37.** 635.
— Sortierprüfungen bei den Bahnpostämtern mit Gewährung von Prämien für gute Leistungen **16.** Jahrg. IX 71, **53.** 212.
Italien. Der inländische Posttarif **71.** 119.
— Schiffahrtsubventionen **75.** Jahrg. 1913/14 105, **37.** 602, **16.** Jahrg. IX 128.
Niederlande. Die Postsparkasse im Jahre 1911 **71.** 94.
— Das Postwesen im Jahre 1911 **71.** 81, **16.** Jahrg. IX 98.
Norwegen. Schiffahrtsubventionen **41.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1913 250.
Österreich. Beitrag zur Geschichte der fahrenden Posten in Österreich **8.** 281.
— Einführung des Elektromobils im Wiener Postbetriebe **84.** 71, **16.** Jahrg. IX 109. 131.
— Postautolinien **84.** 75.
— Die Postsparkasse im Jahre 1912 **84.** 71, **25.** 257, **16.** Jahrg. IX 97, **11.** 702.
— Bosnien und Herzegowina. Die Postsparkasse im Jahre 1912 **84.** 58, **16.** Jahrg. IX 54.
Schweden. Der Postdienst im Jahre 1911, Finanzergebnis **71.** 85, **16.** Jahrg. IX 98.
— Die Postsparkasse 1911 **71.** 109.
Schweiz. Der Postscheckverkehr im Jahre 1912 **75.** Jahrg. 1913/14 108.
Serbien. Die serbische Feldpost **57.** 183.
Türkei. Der Postbonsdienst **71.** 125, **16.** Jahrg. IX 138.
Ungarn. Herstellung neuer Briefmarken **84.** 79, **25.** 297.
— Die Postsparkasse im Jahre 1912 **11.** 702.
— Schiffahrtsubventionen **37.** 726.
Afrika. Kamerun. Flugzeuge für Kamerun **21.** 435.
Amerika. Der Panamakanal **8.** 285, **31.** 351, **25.** 302, **37.** 475. 494. 517, **75.** Jahrg. 1913/14 92, **46.** 854. 938.
— Canada. Aufstellung von Reklame-Briefkasten **16.** Jahrg. IX 71.
— — Schiffahrtsubventionen **88.** 729, **41.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1913 250.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Amerikanische Bahnpost (Verwendung eiserner Bahnpostwagen) **53.** 114.
— — Bericht des General-Postmeisters für 1911/12 **16.** Jahrg. IX 95, **76.** 100.
— — Massenförderanlagen für den Paket- und Briefverkehr in New York, von Kasten, Postbauinspektor **8.** 340, **53.** 229.
— — Einiges über die Paketpostbeförderung **40a.** 375.
— — Einiges über amerikanisches Postwesen (Luftpost, Rohrpost) **63.** Nr. 1082 S. 2, **75.** Jahrg. 1913/14 70, **16.** Jahrg. IX 71, **22.** 1034.
Asien. Japan. Postsparkassen **11.** 600.
— — Schiffahrtsubventionen **25.** 217, **16.** Jahrg. IX 82, **41.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1913 319.
— Britisch Indien. Postsparkassen **55.** 88.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Abhängigkeit der Beschaffenheit kreosierter Holzmasten vom Verhalten des Teeröls in denselben, von Nowotny, Oberbaurat **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 77.
— Vergebliche Anrufe, von Koelsch (Besetztsein von Anschlüssen der Fernsprechteilnehmer beim Anrufen) **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 49. 65.
— Die Anwendung des S.-S.-Systems auf gewöhnliche C.-B.-Ämter, von Baumann **85.** 372.
— Die Arbeitsverteilung in Telephonämtern und die Unwirksamkeit des Zwischenverteilers **85.** 253.
— Wirtschaftliche Ausnutzung der Fernsprechverbindungs-Doppelleitungen, von Krieter **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 78. 88.
— Die Bedeutung des telegraphischen Nachrichtenwesens **60.** Jahrg. XXIV 751.
— Die Behandlung von Fernsprechkabeln mit Druckluft, von Janzen **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 109.
— Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen in Österreich-Ungarn, von Kohlfürst (Telegraphenapparate) **85.** 296. 323, 348.
— Internationales Bureau des Welttelegraphenvereins, aus dem Jahresberichte des ... für 1912 **85.** 225.
— Chromnickelwiderstandsdraht **60.** Jahrg. XXIV Beil. 161.
— Dienstleitungsverkehr **85.** 281.
— Unrunde Drähte (beim Ziehen der Drähte) **60.** Jahrg. XXIV 735.
— Das Drehspulenrelais von Zelisko **30.** 882, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 118.
— Edison-Akkumulator **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 95.
— Einfluß der Dienststunden auf die Leistungsfähigkeit der Fernsprechbeamtinnen, von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 41.
— Einfluß des Fernsprechdienstes auf die Gesundheit der Fernsprechbeamten und -beamtinnen **43.** 125. 148.
— Einfluß des Holzmaterials auf die Kyanisierung von Leitungsmasten **30.** 919.
— Über den Einfluß der Verlegung der Mikrophonspeisung vom Fernamte nach dem Ortsamte, von Ebeling und Thürmel **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 73. 86.
— Erdleitung, die Entdeckung der ... **58.** 237.
— Die Eisenvorräte der Erde, von Prof. Dr. Eckert **70.** 598.
— Fernanzeigevorrichtungen für Feuerungsanlagen, von Wolf, Ingenieur **85.** 258.
— Die längste Fernsprechleitung der Erde zwischen New York und Denver **85.** 239, **84.** 64.
— Fernsprech-Unterwasserkabel (ein Vergleich zwischen Pupin- und Krarupkabeln) **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 80.
— Fernsprechverbindung Berlin-London **43.** 120.
— Fernsprechverbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen **22.** 782, **40a.** 385.
— Flugapparate, Fernsprecheinrichtung für ... **25.** 227, **53.** 193.
— Gebäudeblitzschutz, von Dipl.-Ing. Prof. Ruppel **30.** 643, **85.** 300. 325.
— Gesprächsuhren, Verwendung von ... **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 92.
— Hölzerne Gestänge für Telegraphen- und Fernsprechlinien **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- und Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 70.
— Sprechende Glühlampe **60.** Jahrg. XXIV Beil. 161.
— Gottsche Kabelschaltung **25.** 320.
— Die Herstellung von Kohlenelektroden, von Bechstein, Ober-Ingenieur **60.** Jahrg. XXIV 664.
— Holz- oder Eisenschwellen für Eisenbahnzwecke (Wirtschaftlichkeitsvergleich beider Arten) **88.** 734.
— Imprägnieren von Holzmasten in der gefährlichen Zone am Standorte **30.** 973.
— Kabel- und drahtlose Telegraphie (Ausführungen des Direktors der Deutsch-Südamerikanischen Telegraphengesellschaft Pfitzner) **30.** 778, **22.** 997, **58.** 291, **16.** Jahrg. IX Beil. (Tel.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 96, **31.** 511.
— Das deutsch-südamerikanische-westafrikanische Kabel, von Thurn **21.** 378.
— Kautschukernte, Elektrizität als Hilfsmittel bei der ... **60.** Jahrg. XXIV Beil. 142.

Allgemeines. Kautschukkulturen **26.** Handelsberichte 373. 591, **27.** 477. 488. 543. 634. 689, **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 164. 199, **30.** 725. 777, **21.** 487, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 120.
— Das Kautschukproblem und seine Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft **85.** 248.
— Kupferproduktion der Welt **75.** Jahrg. 1913/14 73. 110, **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 20, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 108, **30.** 948, **26.** Handelsberichte 623.
— Lebensdauer der Unterseekabel **84.** 88, **85.** 407.
— Legung eines neuen Kabels von England nach China **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 69, **57.** 221.
— Magnetochemie, von Dr. phil. Oelsner **60.** Jahrg. XXIV 577.
— Messung der Leistungen im Fernsprech-Vermittelungsdienste, von Hartz **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr. u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 37.
— Messung geringer Wechselstromverluste **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 60.
— Dielektrische Messungen an Kabeln, von Dr. Klein **30.** 850. 874.
— Die Nadeln von Kiefern, Fichten und verwandten Bäumen als Elektrizitätserreger mit Bezug auf die Atmosphäre **70.** 602.
— Nasentelephon (Erfindung des englischen Ingenieurs Dr. Glover, um die Deutlichkeit der Gespräche zu heben) **84.** 67, **53.** 229.
— Optophon, ein Apparat, der Blinden Lichteindrücke vermittelt und sie so in gewissem Sinne sehend macht **25.** 277, **53.** 242.
— Der Phonograph im Telephondienste **84.** 59.
— Das Primärelement von Benkö **60.** Jahrg. XXIV Beil. 167.
— Pupinleitungen **63.** Nr. 1082 S. 2, **40a.** 378, **75.** Jahrg. 1913/14 149.
— Relais-Untersuchungsstellen in Fernleitungen, von Hartz **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 85.
— Der Siemenssche Schnelltelegraph **30.** 594, **25.** 273. 283, **40a.** 377, **85.** 365.
— Sprengkultur (Romperit-Sprengkulturverfahren zur Lockerung des Erdbodens bei Herstellung der Gruben für Telegraphenpfosten usw.) **70.** 653.
— Störungen von Fernsprechleitungen durch sterngeschaltete Drehstromanlagen ohne und mit Erdung des Generatornullpunktes, von Brauns, Telegrapheningenieur **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 44. 53.
— Summermeldebetrieb oder Dienstsprechleitung im Fernverkehr, von Krieter **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 89.
— Die ersten Telegramme (die ersten Drahtnachrichten für Zeitungen) **25.** 217.
— Der automatische Telegraph von Creed **30.** 749.
— Die Große Nordische Telegraphengesellschaft, ihre Beziehungen zu Japan und China **88.** 834.
— Neues Telegraphenkabel Marseille-Algier **85.** 256.
— Internationale Telegraphenstatistik für 1911 **43.** 104, **30.** 803.
— Das Telephon im Heeresdienste **53.** 247.
— Internationale Telephonstatistik für 1911 **43.** 150.
— Überwachung des Orts-Fernsprechdienstes, von Dohmen, Telegrapheninspektor **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 97.
— Unterseekabel-Telegraphie, die Verfahren der ..., von Malcolm **85.** 235. 263, **53.** 197.
— Die Untersee-Telephonie **43.** 97. 121, **85.** 284, **84.** 80.
— Elektromagnetisch gesteuerte Untersuchungseinrichtungen in Fernsprechleitungen, von Bergener, Postrat **8.** 321, **85.** 368.
— Veränderungen des galvanischen Widerstandes gezogener und tordierter Drähte **85.** 414.
— Über die Verdrillung der Doppeladern vieladriger Fernsprechkabel, von Lange **85.** 306, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 100. 114.
— Verlegen elektrischer Leitungen in Innenräumen **89.** 415.
— Versuche mit Flammen an Starkstromleitungen (Telegraphie in Starkstromnetzen mit Flammen) **30.** 592.
— Ein neues Verteilersystem mit zentraler Stromversorgung, von Baumann **30.** 583.
— Verwendung von Betoneisenfüßen für Leitungstangen, von Ritter, Oberbaurat **85.** 398.
— Neuer elektrischer Vielhörer der Berliner Privat-Telephon-Gesellschaft **84.** 79.
— Vorrichtung zur selbsttätigen Aufzeichnung des gesprochenen Wortes in Typendruck **30.** 778, **84.** 91.
— Individuelle oder simultane Wähler im Fernsprechbetriebe? **85.** 309.

Allgemeines. Zusammenhang von Struktur, Härte und elektrischer Leitfähigkeit bei Metallegierungen, von Dr. Raydt **70.** 608.

Deutschland. Die Auftragstelle für Fernsprechteilnehmer (zur Entgegennahme von Gesprächen für abwesende Teilnehmer) **30.** 717.

— Ausdehnung des automatischen Betriebs bei der Reichs-Postverwaltung **84.** 67.

— Begriff des Notwegs im Sinne des § 917 B.G.B. Anwendung auf unterirdische Anschlußleitungen? **61.** 511.

— Benutzung der Fernsprecher der Eisenbahnen durch Reisende **88.** 628, **16.** Jahrg. IX 53, **85.** 268.

— Brieftelegramme, Eingaben von Handelskammern, betr. Ausdehnung des Brieftelegrammverkehrs **36.** Jahrg. XX 582. 608. 665.

— Deutschlands telegraphische Verbindungen mit seinen Kolonien, von Dr. Roscher, Ober-Postpraktikant **40a.** 339.

— Dauernde Dienstunfähigkeit eines Beamten kann nicht im ordentlichen Rechtswege festgestellt werden, lediglich die Verwaltungsbehörde ist berechtigt, zu entscheiden, ob der seine Pensionierung nachsuchende Beamte dauernd dienstunfähig ist (Entlassung einer Telephonistin nach der etatsmäßigen, unter Vorbehalt dreimonatiger Kündigung erfolgten Anstellung im Wege der Kündigung, Klage der Telephonistin auf Zahlung einer Pension vom Reichsgericht abgewiesen, weil das Vorhandensein der dauernden Dienstunfähigkeit von der Verwaltungsbehörde nicht anerkannt worden ist) **19.** 249.

— Technische Einrichtung und Betrieb der neuen Fernsprechvermittelungstelle »Wilhelm« in Charlottenburg, von Buttler, Telegraphensekretär **30.** 736. 769.

— Fernsprechhäuschen für Tag- und Nachtbetrieb auf den Straßen und Plätzen Berlins **84.** 63.

— Gebühr für abgekürzte Telegrammadressen, Eingaben von Handelskammern, betr. Ermäßigung der ... **36.** Jahrg. XX 731.

— Haftung des Fiskus für Unfälle durch einen abgerissenen Telephondraht **22.** 781.

— Höhe des Ersatzanspruchs des Fiskus aus dem Unfallfürsorgegesetze gegen den am Unfall schuldigen Dritten (Verletzung eines Fernsprechbeamten durch vorschriftswidriges Drehen des Fernsprechapparats seitens eines Teilnehmers, Versetzung des Beamten in den Ruhestand, Erstattung des Pensionsbetrags usw.) **16.** Jahrg. IX 92.

— Kein Klagerecht auf Herstellung eines Fernsprechanschlusses **25.** 257, **58.** 257, **85.** 357, **57.** 217.

— Privattelephonindustrie und Reichspostfiskus (Klage einer Privattelephongesellschaft wegen angeblicher Schädigung ihrer Industrie durch die Reichs-Postverwaltung) **22.** 675, **57.** 217, **25.** 323.

— Telegrammverstümmelung, Schadensersatzfrage **22.** 839, **12.** 300, **57.** 216.

— Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft (aus dem Geschäftsberichte für 1912) **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 191, **21.** 452.

— Telegraphenordnung vom 16. Juni 1904, Änderung der ... **91.** 659.

— Telegraphenwege-Gesetz. Überwiegende Beteiligung des Wegeunterhaltungspflichtigen bei Verlegungen oder Veränderungen **16.** Jahrg. IX 94.

— Telegraphenwege-Gesetz. Für die Wahl der Sicherheitsvorkehrungen kann nur die Vorzüglichkeit der Sicherheitseinrichtung je nach der Entwicklung und nach dem Stande der Technik maßgebend und bestimmend sein **61.** Beil. Nr. 1938.

— Neue Telephonzentrale mit halbautomatischem Betrieb in Posen **84.** 64, **30.** 974.

— Überseetelegramme zu halber Gebühr, Eingaben von Handelskammern, betr. Abfassung der ... **36.** Jahrg. XX 609. 762.

— Versehentliche Unterlassung der Beförderung eines Telegramms macht den beteiligten Beamten auch dem Adressaten gegenüber ersatzpflichtig (Entsch. des Reichsgerichts) **20.** Spruchsammlung XXXII 235.

— Eine Verletzung der Instruktionspflicht seitens des Postfiskus liegt nicht vor, wenn er den Telegraphenarbeitern nicht die Verwendung von Benzin zum Auftauen von Schachtdeckeln verboten hat (Entsch. des Reichsgerichts) **20.** Spruchsammlung XXXII 230.

— Die Verpflichtung, das Wiederholungstelegramm zu prüfen und etwaige Fehler zu berichtigen, ist eine den Telegraphenbeamten dem Publikum gegenüber obliegende Amtspflicht **20.** Spruchsammlung XXXII 235.

— Vorschlag zur Verminderung der falschen Verbindungen im Fernsprech-Ortsverkehr **57.** 164.

— Zerstörung von Fernsprechapparaten seitens eines Teilnehmers in der Absicht, die Sprechstelle für den Fernsprechverkehr unbenutzbar zu machen, ist strafbar (Entsch. des Reichsgerichts vom 14. November 1912) **22.** 1062, **16.** Jahrg. IX 105.

Deutschland. Württemberg. Gesellschaftsanschlüsse, Einführung von ... von der württembergischen Telegraphenverwaltung in Aussicht genommen **84.** 63.

England. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1912 **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II 69, **25.** 294, **85.** 395.

— Die Verbesserung des Handbetriebs in den Londoner Telephonämtern **85.** 313. 315.

— Zur Verstaatlichung des Fernsprechwesens, Uneinigkeiten in betreff der Höhe der zu zahlenden Kaufsumme usw. **30.** 623, **84.** 67, **40a.** 378, **85.** 367.

Frankreich. Bezeichnung der Pariser Fernsprechämter mit Namen (Gutenberg, Zentral, Louvre, Nord usw.) **84.** 63, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 59.

— Reformen im Fernsprechverkehr **63.** Nr. 1084 S. 2, **40a.** 378, **85.** 393.

Griechenland. Ausgestaltung des Telegraphen- und Fernsprechnetzes **85.** 239.

Italien. Aufhebung des Eheverbots für die Telephonistinnen **22.** 906, **58.** 273.

— Brieftelegramme **43.** 119.

— Telegraphie und Telephonie 1909/10 **43.** 130.

Niederlande. Halbautomatisches Fernsprechnetz in Amsterdam **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 58.

Norwegen. Seekabelverbindungen mit dem Auslande **26.** Handelsberichte 483.

Österreich. Das dalmatinische Fernsprech-Unterseekabel, von Petritsch **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 61.

Serbien. Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 101. 126.

Türkei. Fernsprechanlagen (Konzessionen zur Herstellung auch an fremde und einheimische Gesellschaften) **25.** 209, **85.** 268, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 84, **40a.** 379.

Amerika. Bolivien. Die Telegraphie im Jahre 1910 **43.** 168.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Das Bell-Telephonsystem **85.** 228.

— — Soziale Einrichtungen der American Telephone and Telegraph Co. (Einrichtung eines Fonds für Ruhegehälter, Unterstützungen usw. für Angestellte) **40a.** 378.

— — Automatische Fernsprechämter **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 84.

— — Kraftwagen mit Maschinen zur Errichtung von Leitungsmasten **30.** 622.

— — New Yorks Telephonsystem **31.** 379, **30.** 778, **58.** 290, **25.** 286, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 93.

— — Verwendung blinder Mädchen als Fernsprechbeamtinnen **30.** 623.

Asien. Erweiterung des russischen Telegraphennetzes in Zentralasien **75.** Jahrg. 1913/14 71.

— Britisch Indien. Die indische Telegraphenverwaltung im Jahre 1911/12 **25.** 215.

Australien. Neuseeland. Telegraphie und Telephonie 1910/11 **43.** 101.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Lokale Absorption elektrischer Wellen (durch die Nähe von Starkstrom- und Fernsprechleitungen sowie von geerdeten Gas-, Dampf- und Wasserleitungen) **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 46, **85.** 277.

— Eine Anordnung zur direkten Bestimmung des Koppelungsgrades elektrischer Schwingungskreise, von Ludewig **39.** Bd. VII 6.

— Der Anteil Deutschlands und Österreichs an der Entwicklung der Funkentelegraphie, von Descovich, Linienschiffsleutnant und nautischem Oberkommissar **69.** Jahrg. XV 640.

— Neuer Apparat des Physikers d'Arsenval für drahtlose Telephonie **70.** 625.

— Die gegenseitige Beeinflussung paralleler Antennen auf die Empfangsbedingungen Herzscher Wellen **85.** 334, **39.** Bd. VII 74.

— Über die Berechnung der Wellenlänge bei Einschaltung eines Kondensators in eine Antenne, von Tissot **39.** Bd. VII 297.

— Bestimmung der Periode elektrischer Schwingungen **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 48.

— Radiotelegraphische Bildtelegraphie und Telautographie **39.** Bd. VII 237.

— Über die Brechung elektrischer Wellen in der Atmosphäre, von Kiebitz **39.** Bd. VII 154.

— Elektrostatischer Effekt in Empfangstransformatoren **30.** 685.

— Einfluß der Atmosphäre auf funkentelegraphische Sender und Empfänger **39.** Bd. VII 211. 215, **30.** 975.

Allgemeines. Über den Empfang von Radiotelegrammen mit horizontalen Antennen **85.** 334.
— Neuer Empfänger für drahtlose Telegraphie von Fessenden **30.** 623.
— Die Energieverluste in einigen in Hochfrequenzkreisen benutzten Kondensatoren, von Austin **39.** Bd. VII 222.
— Ergebnisse der bisherigen Versuche mit drahtloser Telegraphie zum Luftfahrzeuge **30.** 918.
— Drahtloses Fernsprechen nach Moretti **30.** 654, **85.** 387.
— Ein von einem japanischen Beamten erfundener drahtloser Fernsprecher, günstige Versuche des japanischen Verkehrsministeriums, Fernsprecher auf See **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 175. 218.
— Flammen als Detektoren **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 47.
— Über eine neue Form der Stoßerregung elektrischer Schwingungen, von Vos **39.** Bd. VII 307.
— Über gewisse die Fortpflanzung elektrischer Wellen über die Oberfläche des Erdballs begleitende Erscheinungen **39.** Bd. VII 191.
— Funkentelegraphenstation ohne Erdverbindung in Freemantle (Australien) mangels ausreichender Erdfeuchtigkeit im Sommer **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 70.
— Über »Gegensprechen« in der Radiotelegraphie und Radiotelephonie **39.** Bd. VII 230.
— Ein neuer Generator für elektrische Wellen von Moretti **85.** 277.
— Gewitter-Fernanzeiger **39.** Bd. VII 81, **85.** 356.
— Über die Herstellung und Abstimmung einer Sende- und Empfangstation der drahtlosen Telegraphie für Vorlesungszwecke, von Müller und Grall **30.** 800.
— Elektrolytischer Kondensator und seine Anwendung für funkenlosen Kontakt **39.** Bd. VII 83.
— Über die Lautstärke funkentelegraphischer Zeichen in größeren Höhen (Versuche im Luftballon) **85.** 304.
— Liebenröhre (Telephonrelais zur Verstärkung elektrischer Schwingungen) **39.** Bd. VII 353.
— Marconi-System, Bevorzugung des ... in England **30.** 594, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 47, **85.** 226. 293, **54.** I. Hälfte Handelsnachrichten 207.
— Geographische Messungen mittels drahtloser Telegraphie **39.** Bd. VII 79.
— Mond, Einfluß des ... auf die Funkentelegraphie **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 59, **85.** 304.
— Neues vom Marconi-System **30.** 881.
— Drahtlos telegraphischer Orientierungs- und meteorologischer Beratungsdienst für die Luftschiffahrt **30.** 719.
— Über Parallelkondensatoren zum Telephon in Empfängern **30.** 950.
— Die Periodenzahlen und Dämpfungskoeffizienten gekoppelter Schwingungskreise, von Stone-Stone **39.** Bd. VII 8.
— Die Radiotelegraphenverbindung Canada–England zur Erzielung eines billigeren Telegrammverkehrs zwischen beiden Ländern **84.** 67, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 70, **30.** 778, **22.** 997.
— Die Radiotelegraphisten-Berufskrankheit **60.** Jahrg. XXIV Beil. 162.
— Internationale Regelung der Funkentelegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **46.** 792.
— Große Reichweiten der drahtlosen Telegraphie **30.** 623, 804.
— Sehr empfindliche Relais für drahtlose Telegraphie **85.** 304.
— Resonanz in der drahtlosen Telegraphie, von Eccles **39.** Bd. VII 121.
— Das Resonanzinduktorium, von Dyrna **85.** 288.
— Schiebespulen zur Abstimmung für Zeitsignal-Empfangstationen **39.** Bd. VII 77.
— Slaby, Nachruf für den verstorbenen Professor Dr. Slaby **8.** 319, **54.** I. Hälfte 427, **39.** Bd. VII 1.
— Der gegenwärtige Stand der drahtlosen Telegraphie, von Brand **25.** 223. 233. 253, **39.** Bd. VII 90.
— Über die Stoßerregung der elektrischen Schwingungen in der drahtlosen Telegraphie und ihre Vorteile, von Dr. Eichhorn **43.** 145.
— Telefunken-Empfänger für Zeitsignale **30.** 778. 846, **39.** Bd. VII 72, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 84.
— Telefunken-Rechenschieber **39.** Bd. VII 87.
— Telegraphenfunkenstationen der Erde, Zahl der ... und -systeme **84.** 64, **53.** 219.
— Die drahtlose Telegraphie im internen Rechte, von Thurn **3.** 323.

Allgemeines. Drahtlose Telegraphie nach Balsille **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 69.
— Drahtlose Telegraphie im fahrenden Zuge (Versuche in Amerika) **75.** Jahrg. 1913/14 149.
— Gerichtete drahtlose Telegraphie **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 67.
— Die drahtlose Telegraphie als Wünschelrute **60.** Jahrg. XXIV 749.
— Drahtlose Telegraphie und Hochseefischerei **85.** 340. 375.
— Drahtlose Telegraphie mit Wellen großer Länge (Erfindung des französischen Telegrapheningenieurs Bouthillon) **30.** 803.
— Zur Theorie der sogenannten Löschfunkenwirkung in gekoppelten elektrischen Schwingungskreisen, von Warfvinge **39.** Bd. VII 126. 245.
— Unterwasserglocken-Schallsignale, die Bedeutung und Entwicklung der ..., von Zimmermann, Ober-Postinspektor **25.** 295, **40a.** 377, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 120.
— Eine Vereinfachung der Methode zur Bestimmung des wirksamen Widerstandes von Schwingungskreisen mit Hilfe gedämpfter Schwingungen, von Högelsberger **39.** Bd. VII 182.
— Vergleich der Wirkungsweise gedämpfter und ungedämpfter Schwingungen **30.** 857.
— Über das Verhalten von ionisierten Funkenstrecken in gekoppelten Kondensatorkreisen, von Kaltenbach **39.** Bd. VII 157.
— Über den Verlustwinkel und die Leitfähigkeit von Dielektrizis bei schnellen Wechselströmen und verschiedenen Temperaturen, von Fleming und Dyke **39.** Bd. VII 264.
— Versuche mit Graf Arcos Hochfrequenzmaschine in Amerika **70.** 646, **57.** 252.
— Verwendung der drahtlosen Telegraphie zur Zeitübermittelung, von Ferrié **39.** Bd. VII 42. 62.
— Vulkanausbruch, der Einfluß eines ... auf den drahtlosen Telegraphenverkehr **25.** 247, **85.** 331.
— Ein Wellenmessermodell mit direkter Ablesung, von Tissot **39.** Bd. VII 3.
— Funkentelegraphische Weltpläne **21.** 562.
— Widerstand von Gleichrichter-Detektoren **30.** 720.
— Über den Wirkungsgrad ungedämpfter Wellen und über drahtlose Schnelltelegraphie **25.** 216.
— Die internationale Zeitkonferenz zu Paris vom 15. bis 23. Oktober 1912, von Kohlschütter **39.** Bd. VII 24, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 84, **30.** 831.
— Elektrischer Zeitmesser zur Vergleichung zweier periodischer Erscheinungen **39.** Bd. VII 63.
— Der radiotelegraphische Zeitungsdienst **84.** 57.

Deutschland. Anschluß der Großstation Nauen an das allgemeine Telegraphennetz **22.** 1034.
— Neue Anweisung für den Funkentelegraphendienst **91.** 619.
— Bestimmungen für die Errichtung und den Betrieb von funkentelegraphischen Empfangsanlagen (Zeitsignaldienst) **39.** Bd. VII 70, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 106, **85.** 413.
— Zwangsweise Einführung der Funkentelegraphie auf deutschen Seeschiffen **39.** Bd. VII 84.
— Elektrische Privatanlagen für drahtlose Telegraphie, Vf. des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten usw., betr. Einrichtung ... **50.** 131, **85.** 413.
— Drahtloser Sprechverkehr der Nauener Funkenstation mit Wien **58.** 290.
— Telefunken-Hochfrequenzmaschine der Telefunkengesellschaft in Nauen zur direkten Erzeugung der Schwingungen ohne Funken, Verbreitung von Zeitungsnachrichten **70.** 404, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 60, **58.** 242, **85.** 302, **75.** Jahrg. 1913/14 108, **39.** Bd. VII 221, **30.** 804.
— Die Telefunkenstation der Schütte-Lanz-Gesellschaft **39.** Bd. VII 80.
— Funkentelegraphische Verbindung der Station Nauen mit der Station Sayville auf Long Island (Amerika) **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 47. 93, **46.** 744, **39.** Bd. VII 237, **30.** 804.
— Wetternachrichten der Küstenstationen **85.** 407, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 119.

Belgien. Funkentelegraphische Versuche zwischen Brüssel und Boma (Belgisch Kongo) **30.** 623.

England. Ungünstige Beurteilung des Vertrags zwischen der englischen Regierung und der Marconi-Gesellschaft über Einrichtung eines allbritischen Funkentelegraphennetzes **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 59. 103. 119, **85.** 283. 319. 339. 366, **46.** 974, **30.** 883, **25.** 324.

Frankreich. Errichtung einer Radiophar-Station in Brest zur Warnung der Schiffe bei Nebelwetter usw., Station Eiffelturm in Paris usw. **30.** 623, **63.** Nr. 1086 S. 1.

— Zeitsignale und Wettertelegramme, die täglich von der drahtlosen Station auf dem Eiffelturm ausgegeben werden **39.** Bd. VII 65.

Norwegen. Radiotelegraphenstationen, Errichtung einer Großstation für Radiographie bei Stavanger **85.** 339, **26.** Handelsberichte 483, **31.** 512.

Österreich. Errichtung einer radiotelegraphischen Station auf dem Haupt-Telegraphenamt in Wien **85.** 238.

— Die drahtlose Telegraphie auf den Schiffen **39.** Bd. VII 84.

Rußland. Die drahtlose Telegraphie in Rußland, von Klär, Ober-Postinspektor **8.** 475, **75.** Jahrg. 1913/14 149, **22.** 1034.

Afrika. Herstellung einer drahtlosen Verbindung zwischen Togo, Kamerun, Deutsch Südwestafrika und Deutschland durch die Deutsche Telefunken-Gesellschaft **70.** 625.

— Drahtlose Telegraphie im Kongostaate **21.** 420, **85.** 331.

Amerika. Errichtung von Funkenstationen in der Panamakanalzone **30.** 623.

— Die drahtlose Telegraphie in Süd- und Mittelamerika, von Sperber **75.** Jahrg. 1913/14 138.

— Brasilien. Errichtung eines unkentelegraphischen Netzes über ganz Brasilien **30.** 685, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 70.

— Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetz für drahtlose Telegraphie auf Seeschiffen **39.** Bd. VII 85, **30.** 804.

— — Von der Großstation Arlington **30.** 685.

— — Wirkungen der staatlichen Kontrolle der drahtlosen Telegraphie **30.** 804.

Asien. China. Herstellung funkentelegraphischer Verbindungen zwischen Peking, Schanghai, Canton usw. **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 59. 94, **75.** Jahrg. 1913/14 109, **25.** 286.

— — Zeitsignale der Küstenfunkenstation Tsingtau **54.** I. Hälfte 471.

— Japan. Gebühren für drahtlose Telegramme, Errichtung einer Funkenstation **54.** II. Hälfte Handelsnachrichten 19, **22.** 997.

Australien. Errichtung neuer Funkenstationen (Marconisystem), Verletzung der Marconi-Patente **30.** 623, **25.** 217, **39.** Bd. VII 86, **75.** Jahrg. 1913/14 149, **16.** Jahrg. IX Beil. (Telegr.- u. Fernspr.-Techn. Jahrg. II) 107.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 23. BERLIN, DEZEMBER. **1913.**

Der Schnelltelegraph von Siemens & Halske.

Von Telegrapheningenieur Wittichen in Frankfurt (Main).

Die Jahrhundertwende bildet in der Entwicklung der Telegraphentechnik insofern einen Markstein, als nach längerer Pause fast gleichzeitig mehrere Erfinder mit neuen Apparaten, teils Vielfachtelegraphen, teils Schnelltelegraphen, an die Öffentlichkeit traten, die alle eine bessere Ausnutzung der Leitungen ermöglichen sollten. Im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wurden von Vielfachtelegraphen der Achtfachapparat von Rowland[1]) und der harmonische Vielfachtelegraph von Mercadier[2]), von Schnelltelegraphen die von Murray[3]), Pollak Virág[4]) und Siemens & Halske[5]) im Betrieb erprobt. Eingeführt wurde indes nur der Murrayapparat, und zwar auf den stark belasteten Leitungen Berlin–Hamburg, Berlin–Frankfurt (Main), Frankfurt (Main)–Hamburg und Berlin–Petersburg; er kann 500 bis 600 Zeichen in der Minute übermitteln.

Der Schnelltelegraph von Siemens & Halske in seiner ursprünglichen Gestalt war noch bedeutend leistungsfähiger als der Murrayapparat, da er in der Minute 2000 Zeichen und mehr beförderte. Sein wesentlichstes Merkmal bestand darin, daß im Empfänger ein elektrischer Funke durch Schablonen, die sich am Rande einer umlaufenden Scheibe befanden, auf lichtempfindliches Papier wirkte und so die ankommenden Zeichen photographisch aufnahm. Bei der eingehenden Erprobung auf mehreren Leitungen wurde er jedoch zur Aufnahme unter die Betriebsmittel als nicht recht geeignet befunden. Außerhalb des Reichs-Telegraphengebiets wurde der Apparat noch in Bayern auf der Leitung München–Nürnberg, in Österreich zwischen Wien und Triest und in England zwischen London und Liverpool längere

[1]) Archiv 1901, S. 635; Elektrotechnische Zeitschrift 1903, S. 779. — [2]) Elektrotechnische Zeitschrift 1904, S. 216. — [3]) Archiv 1903, S. 97; Elektrotechnische Zeitschrift 1904, S. 345. — [4]) Vgl. Kraatz, Maschinen-Telegraphen 1906. — [5]) Archiv 1904, S. 367; Elektrotechnische Zeitschrift 1904, S. 196.

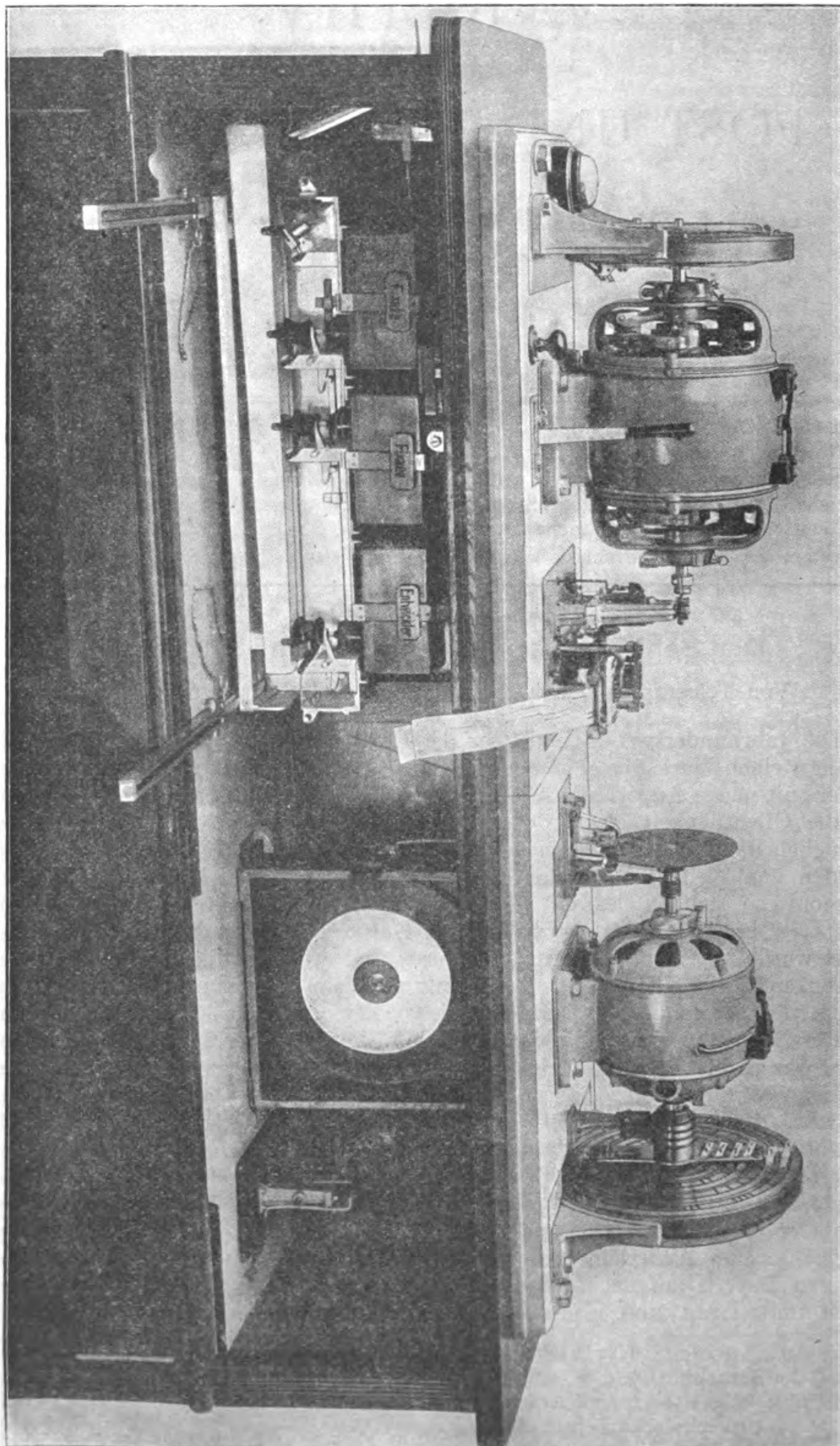
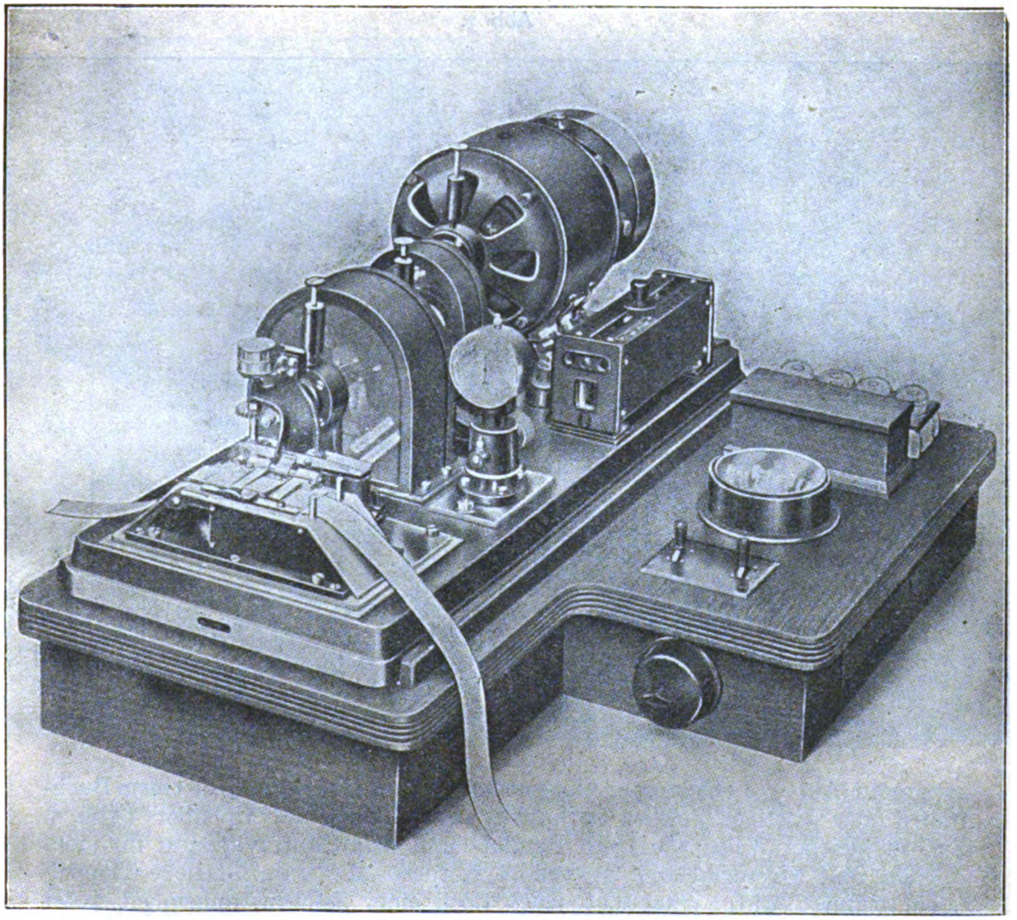


Abb. 1.

Zeit versucht, aber keine Verwaltung konnte sich zu seiner Einführung entschließen. Durch den Mißerfolg ließen sich die Erfinder indes nicht entmutigen, vielmehr gingen sie daran, den Apparat in jahrelanger Arbeit unter Verwertung der mancherlei Erfahrungen, die die Telegraphentechnik inzwischen gemacht hatte, umzubauen und ihn den vorhandenen Betriebsformen mehr anzupassen. Die Leistungsfähigkeit wurde beträchtlich herabgesetzt: statt 2000 Buchstaben leistet der neue Apparat bis zu 1000 in der Minute; der Emp-

Abb. 2.



fänger photographiert die ankommenden Zeichen nicht mehr, sondern gibt sie, ähnlich wie beim Hughes und Baudot, in Typendruck auf einem gummierten Streifen wieder.

Wie umfangreich die Veränderungen waren, die der Apparat durchgemacht hat, läßt schon rein äußerlich ein Blick auf ihn erkennen. Abb. 1 zeigt den ersten — photographierenden — Siemensapparat, links den Sender, rechts den Empfänger; in Abb. 2 ist der Sender, in Abb. 3 der Empfänger des jetzigen Typendruckers dargestellt.

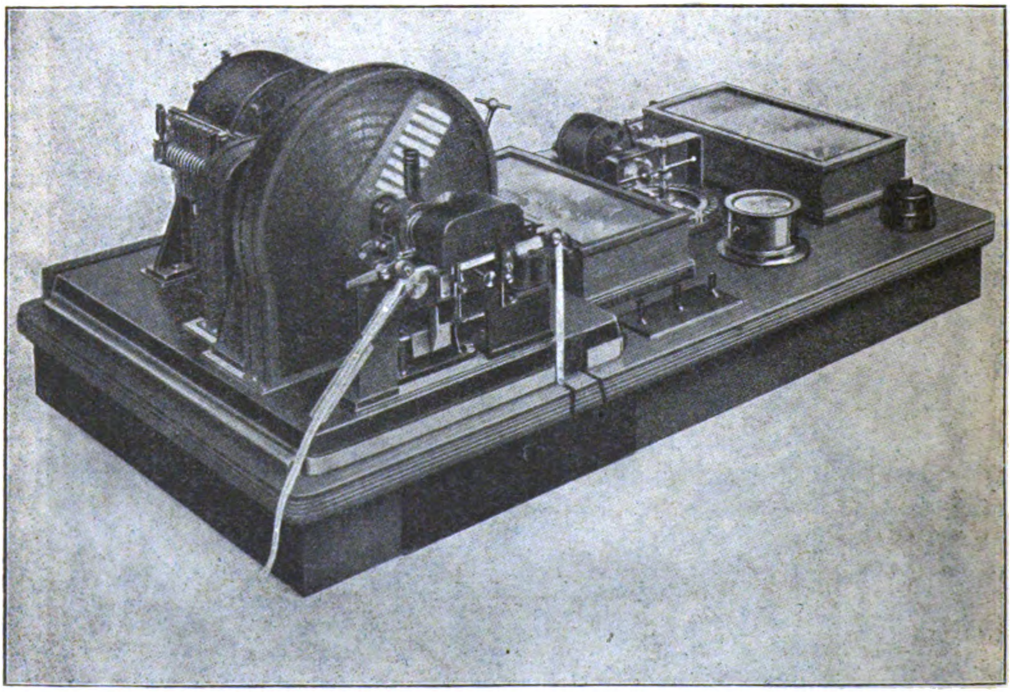
Anfang 1912 begann die betriebsmäßige Erprobung der neuesten Ausführungsform, und die Versuche fielen so überraschend günstig aus, daß sehr bald

mehrere Apparatsätze angeschafft wurden, die seit ihrer Einstellung in den Betrieb die gehegten Erwartungen durchaus erfüllt haben. Deshalb wird es erwünscht sein, etwas Näheres über den Apparat zu erfahren.

Wirkungsweise im allgemeinen.

Der neue Typendrucker von Siemens gehört zur Klasse der automatischen Schnelltelegraphen oder, wie man sie auch nennt, der Maschinentelegraphen. Die Telegramme werden in der Weise für die Absendung vorbereitet, daß in einen Papierstreifen auf besonderen, einer Schreibmaschine ähnlichen Tastenloch-

Abb. 3.



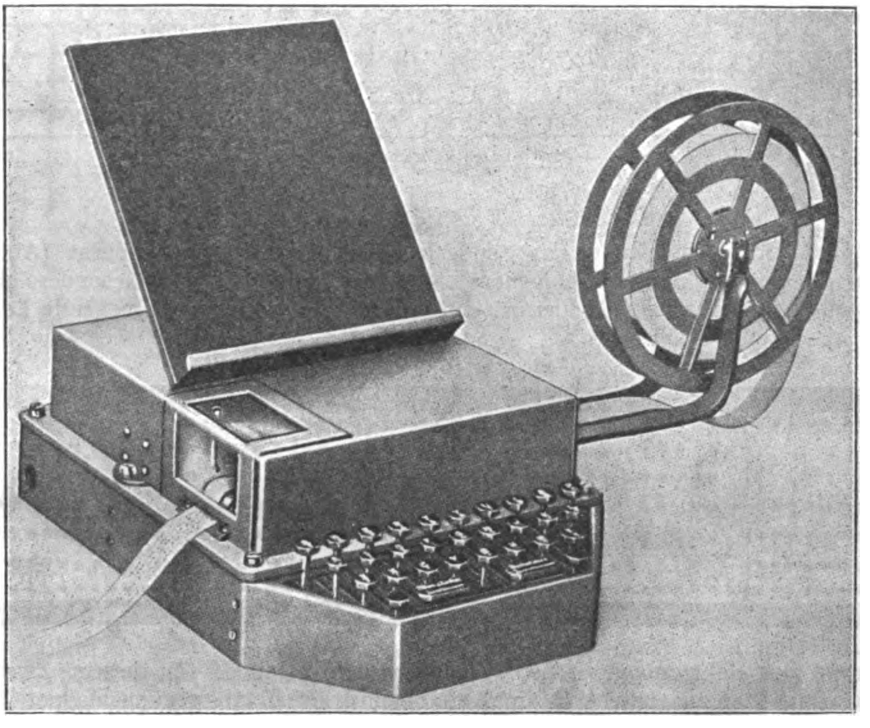
apparaten (Abb. 4) Lochgruppen eingestanzt werden, von denen jede einem Buchstaben oder sonstigen Zeichen entspricht. Zur Bildung des Alphabets (Abb. 5) sind in gleicher Weise wie beim Baudot- und beim Murrayapparat für jedes Zeichen fünf Stromeinheiten verwendet worden. Da zum Betriebe Doppelstrom benutzt wird, entspricht jedes Loch einer Zeichenstromeinheit, jeder gleich lange Zwischenraum einer Trennstromeinheit. Durch Einfügung eines sogenannten Figurenwechsels, dessen Grundgedanke schon vom Hughesapparat her bekannt ist, lassen sich die Lochgruppen doppelt benutzen, erstens für Buchstaben und zweitens für Ziffern, Satzzeichen o. dgl. Die Zeichen für das Buchstaben- und das Zahlenweiß, durch deren Vermittelung der Figurenwechsel betätigt wird, das Irrungszeichen, ferner das Gleichlauf- und das Haltzeichen können nur in einfacher Bedeutung verwendet werden; somit lassen sich, da die Kombination von fünf Trennströmen ganz unbenutzt bleibt, insgesamt $2 \times (2^5 - 1) - 5 = 57$ verschiedene Zeichen übermitteln.

Der fertig gestanzte Streifen, auf dem die zu einem Zeichen gehörigen Löcher senkrecht übereinander stehen (Abb. 6), wird in den Sender eingelegt und

läuft darin über eine Gruppe von Fühlhebeln hinweg, die gemäß den eingestanzten Löchern Zeichen- oder Trennstrom in die Leitung senden. Als Zeichenstrom wird im Bereiche der Reichs-Telegraphenverwaltung neuerdings allgemein die negative, als Trennstrom die positive Stromrichtung benutzt, weil man die Erfahrung gemacht hat, daß die für die Schnelltelegraphie benutzten Kabel bei dieser Betriebsweise mehr geschont werden.

Beim Empfangsamte wird durch die ankommenden Telegraphierströme ein sehr empfindliches polarisiertes Linienrelais betätigt, das seinerseits im Orts-

Abb. 4.

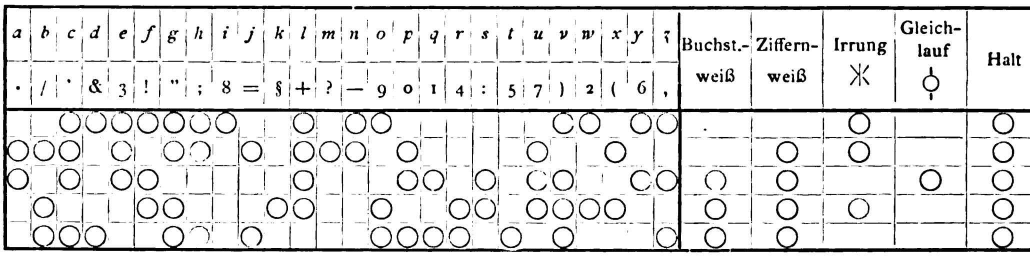


stromkreise mit Hilfe eines Verteilerrelais und einer Verteilerscheibe eine Gruppe von fünf Aufnahmerelais, die den fünf Einheiten jedes Zeichens entsprechen, einstellt und über deren Anker hinweg im gegebenen Augenblicke den Druckmagneten durch eine Kondensatorentladung erregt. Der Druckhammer schleudert den Papierstreifen gegen das umlaufende Typenrad, und das gewünschte Zeichen druckt sich ab. Der so erhaltene Empfangstreifen, von dem Abb. 7 eine Schriftprobe gibt, wird auf die gebräuchlichen Aufnahmeformulare — Orts- oder Durchgangsblätter — geklebt, worauf diese in der üblichen Weise auf die Richtigkeit der Übermittelung geprüft und in den Verkehr gegeben werden.

Zur Herstellung und Aufrechterhaltung des Gleichlaufs zwischen Sender und Empfänger dient eine sehr sinnreiche Vorrichtung, die selbsttätig auf den Gang des Empfängermotors einwirkt und ihn je nach Bedarf beschleunigt oder verlangsamt. Damit man in besonderen Fällen in der Lage ist, neben dem Druckstreifen auch einen Lochstreifen zu erhalten, ist am Empfänger die Einrichtung getroffen, daß er mit einem Tastenlocher verbunden werden kann. Auf

diese Weise ist es möglich, bei Ämtern mit mehreren Siemensleitungen ganze Reihen von Durchgangstelegrammen im Wege der sogenannten Streifenvermittelung weiterzugeben. Dieses Verfahren, für das allerdings alle Einzelheiten zwischen den beteiligten Ämtern im voraus verabredet sein müssen, kann zu Zeiten besonders starken Verkehrs oder beim Eintreten plötzlicher Störungen sehr gute Dienste leisten.

Abb. 5.

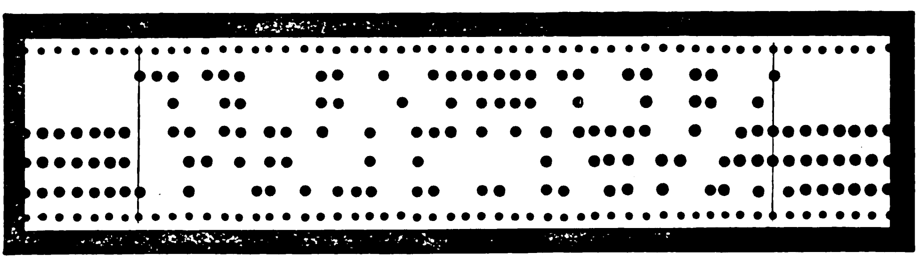


○ bedeutet Zeichenstrom.

Der Tastenlocher.

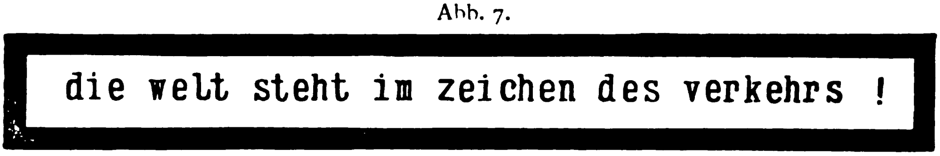
Der zur Vorbereitung des Sendestreifens dienende Lochapparat (Abb. 4 und 8), dessen schreibmaschinenartiges Tastenwerk in Abb. 9 besonders dargestellt ist, stanzt beim Niederdrücken einer Taste die ihr entsprechende Loch-

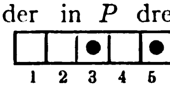
Abb. 6.



gruppe auf elektromagnetischem Wege in den Streifen. Zu diesem Zwecke sind fünf Stanzmagnete (*StM* in Abb. 8) und ein Fortbewegungsmagnet *TM* vorhanden, die durch ein Relais *R* abwechselnd erregt werden. Den elektrischen Vorgang soll Abb. 10 in Verbindung mit dem Stromlauf in Abb. 11

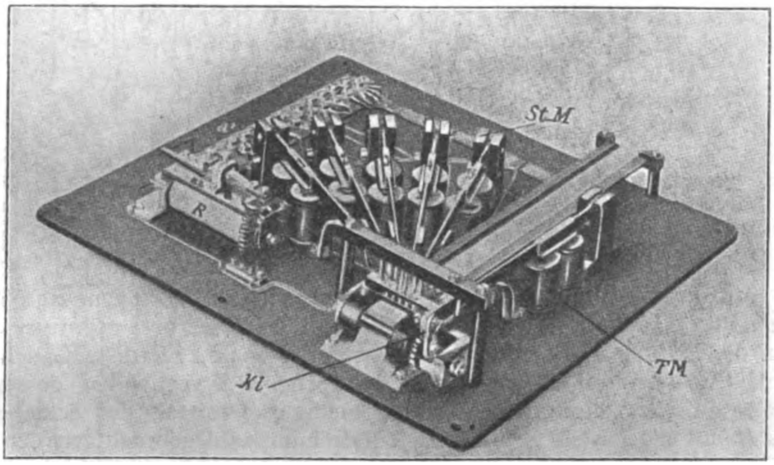
Abb. 7.



näher erläutern. Drückt man eine der in *P* drehbar gelagerten Tasten, z. B. die für *Q*, der die Lochgruppe  entspricht, nieder, so stellt der gezähnte Ansatz *z* durch Aufschleifen auf die Federn *b* einen Kontakt mit den Querschienen q^3 und q^5 her, die über Widerstände von je 300 Ohm mit den Wicklungen der Stanzmagnete 3 und 5 in Verbindung stehen (Abb. 11). Zugleich wird die um *u* bewegliche Schiene *s* niedergedrückt, so daß ihr hoch-

gehendes Ende die Feder c vom Kontakt c_2 entfernt und gegen c_1 legt. Alsdann kann sich der Kondensator K, der während der Ruhelage mit der Netzspannung von 110 Volt über c, c_2 und einen Widerstand von 1000 Ohm geladen wurde, über c, c_1 durch die Windungen des Relais R entladen. Das Relais zieht für die Dauer des Entladestromstoßes seinen Anker a an und schließt den Stromkreis für die Stanzmagnete. Vom Pluspole der Netzspannung ausgehend, fließt der Strom durch die Stanzmagnete 3 und 5, W_3, W_5, q_3 und q_5, P, a_1, a zum Minuspole. StM_3 und StM_5 ziehen ihre in lange Hebel auslaufenden Anker an, lassen deren vordere Enden auf die Stanzstempel aufschlagen und drücken diese durch den Papierstreifen (Abb. 8). Da die Erregung der Magnete nur einen Augenblick dauert, ganz gleich, ob die Taste längere oder kürzere Zeit

Abb. 8.



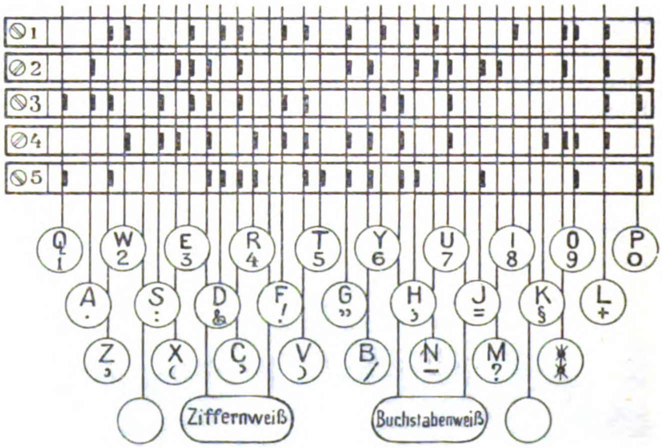
gedrückt wird, so kehren Stanzstempel und Ankerhebel unter der Einwirkung von Federn sofort in die Ruhelage zurück. Zugleich schließt der auf den Kontakt a_2 zurückgegangene Hebel a den Stromkreis des Fortbewegungsmagneten TM. Dessen Anker trägt am vorderen Ende die Klinke Kl (Abb. 8), die bei der Abwärtsbewegung ein auf der Achse der Papierführung sitzendes Zahnrad um einen Zahn weiter schiebt und dadurch den Streifen um $2^1/_2$ mm vorwärts bewegt.

Beim Loslassen der gedrückten Taste wird der Kontakt cc_2 wieder hergestellt, und der Kondensator K lädt sich von neuem. Der Stromkreis des Fortbewegungsmagneten TM bleibt so lange geschlossen, bis durch Niederdrücken einer Taste der nächste Stanzvorgang ausgelöst wird. Alsdann gehen der Anker von TM und die Klinke für einen Augenblick nach oben; beim Wiedereintritt des Stromschlusses schieben sie durch ihre Abwärtsbewegung das Papier in gleicher Weise vorwärts.

Damit das Relais R funkenfrei arbeitet, sind die Elektromagnetwindungen von StM und TM durch Kondensatoren von je 1 Mf überbrückt; sie sind in Abb. 11 der Übersichtlichkeit wegen weggelassen. Beim Niederdrücken einer Taste wird zunächst die Verbindung mit den Querschienen q, dann erst der Kontakt cc_1 hergestellt, der durch die Kondensatorentladung und die Erregung des Relais R die Stanzmagnete betätigt; dadurch wird eine Funkenbildung auch an den Tastenkontakten ausgeschlossen.

Die am Tastenwerke rechts und links unten angebrachten Leertasten (Abb. 9) beeinflussen, wie nach dem Vorhergehenden ohne weiteres ersichtlich, die Stanzmagnete nicht, sondern beim Wiederhochgehen lediglich den Bewegungsmagneten. Sie dienen dazu, das Vorschieben eines Stückes ungelochten Papiers zu ermöglichen.

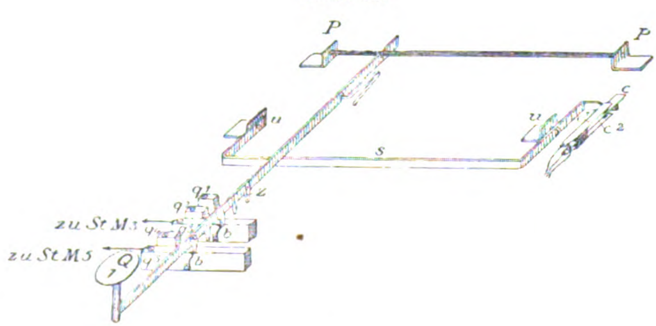
Abb. 9.



Der Sender.

Die auf den Tastenlochern vorbereiteten Streifen gelangen zum Sender (Abb. 2 und 12), der die Lochschrift in Gestalt positiver und negativer Stromstöße in die Leitung überträgt. Zum Antrieb ist ein 0,1 pferdiger Gleichstrommotor *M* (Abb. 12) mit besonderer Schwungscheibe *S* vorhanden, dessen Umlaufgeschwindigkeit durch Regelung der Feldstärke mittels des Schiebewiderstandes *H* auf die jeweils gewünschte Umdrehungszahl gebracht werden kann. Ohne Schwächung des Feldes macht der Motor rund 1000 Umläufe in der Minute. Ein zwischen Motorachse und Kontaktbürstenarm *A* eingeschaltetes Zahnradgetriebe *G* mit zwei Übersetzungen (2 : 1 und 4 : 1) erweitert noch die Reguliermöglichkeit. Um die genaue Umlaufgeschwindigkeit jederzeit ablesen zu

Abb. 10.

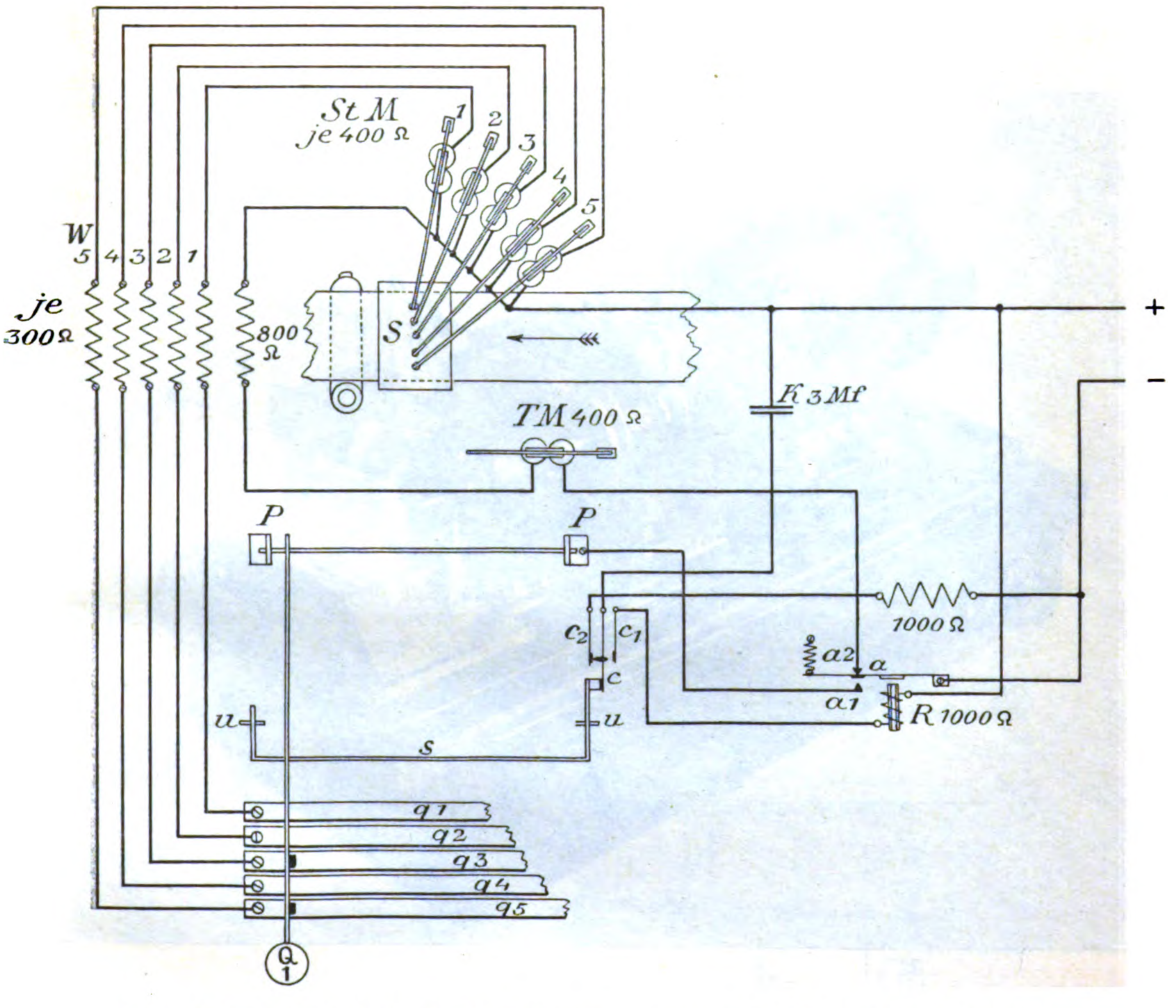


können, ist ein besonderer Tourenzähler *U* angebracht. Der Bürstenarm *A* trägt zwei untereinander verbundene Kontaktbürsten *B*, die über die Ringe *Y* und *Z* der Senderscheibe (vgl. auch Abb. 13) hinwegschleifen.

Zur Aufnahme des Sendestreifens dient die Plattform *Pl*. Die durch ein Schneckengetriebe *D* von der Bürstenachse aus angetriebene Walze *L* greift

mit zwei Sternrädern in die Führungslöcher des Streifens, der durch die niedergedrückte Klappe *J* festgelegt wird, und zieht ihn über die senkrechten Ansätze von fünf Fühlhebeln hinweg. Ein solcher Fühlhebel mit der Kontaktvorrichtung ist in Abb. 14 dargestellt. Trifft der Ansatz des Hebels *H* auf ein Loch im Papierstreifen *P*, so tritt er hindurch, da der andere Arm des um *X* dreh-

Abb. 11.

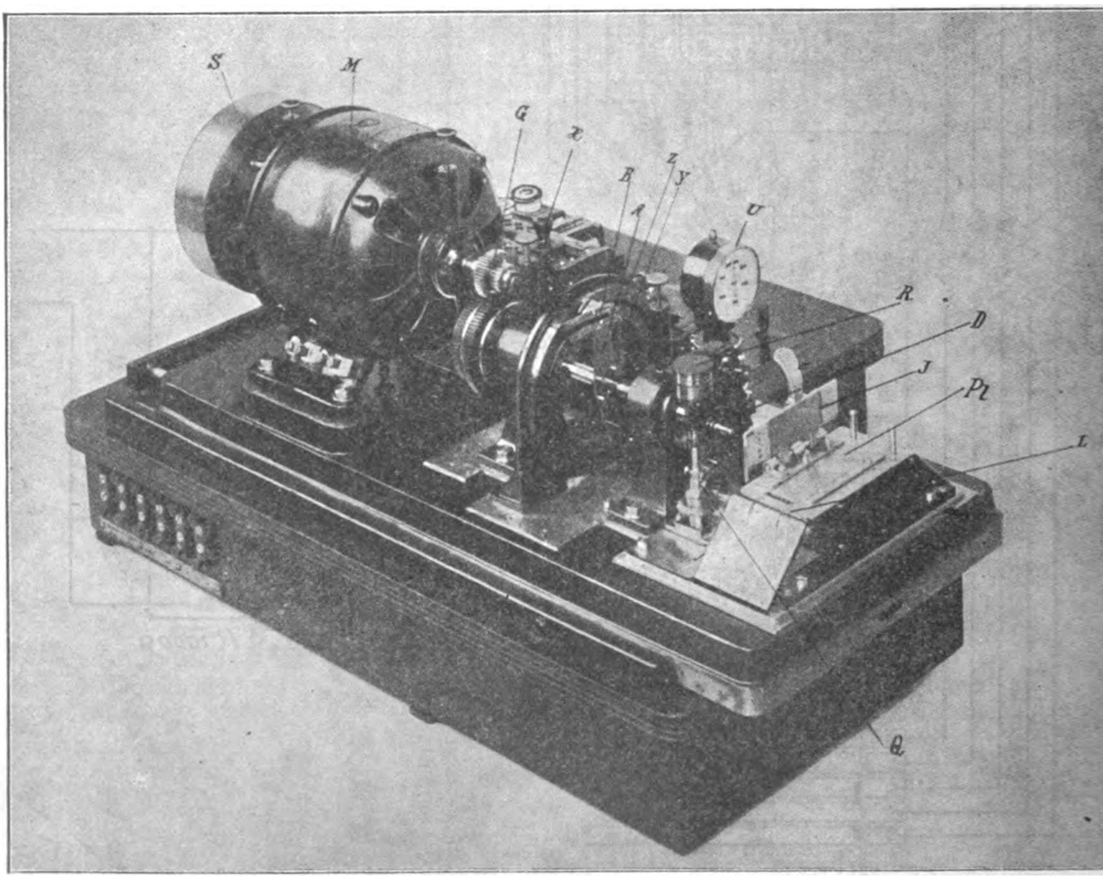


baren Hebels durch die Feder *F* nach unten gezogen wird. Dieser Arm drückt auf einen zweiten Hebel *h* und bringt die Kontakte c_3 und c_2 in Berührung. Gleitet dagegen undurchlochtes Papier über den Hebelansatz, so wird er abwärts gedrückt; die Hebel *H* und *h* berühren sich alsdann nicht, und der Kontakt c_3 liegt unter der Wirkung der Feder *f* auf c_1 auf.

Obschon die zu einem Zeichen gehörigen Löcher auf dem Streifen senkrecht übereinander stehen, fallen die Ansätze der Fühlhebel doch nicht gleichzeitig, sondern nacheinander ein, so daß sie gerade die günstigste Stellung für die Kontaktbildung haben, wenn die Bürste das zugehörige Segment von *Z* bestreicht. Um dies zu erreichen, sind die Hebelansätze um ein geringes gegen-

einander verschoben, indem Nr. 1 am weitesten rechts, Nr. 5 am weitesten links steht. Da der Papierstreifen von rechts nach links durchgleitet, passiert jede Lochgruppe den Hebel 1 vor dem zweiten, diesen vor dem dritten usw., wie aus Abb. 15 ersichtlich ist. Hat beispielsweise Nr. 1 gerade ein gestanztes Loch verlassen, so ist Nr. 3 in der günstigsten Stellung, in der sein Segment von der Kontaktbürste bestrichen wird; Nr. 4 ist eben eingetreten, und Nr. 5 befindet sich erst im Zwischenraume zwischen zwei Lochgruppen.

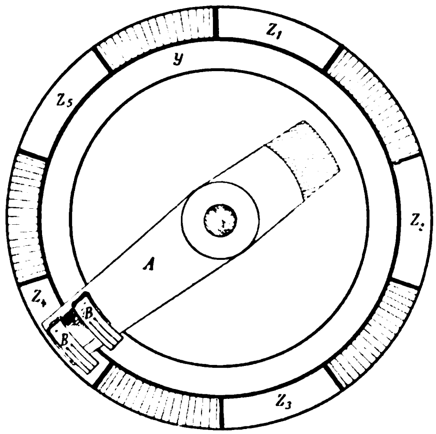
Abb. 12.



Der Senderstromlauf ist unter Weglassung aller Hilfschalter in Abb. 16 dargestellt. Alle oberen Kontakte der Sendevorrichtung sind untereinander und mit dem — Pole, alle unteren Kontakte ebenfalls untereinander und mit dem + Pole des Starkstromnetzes verbunden. Von den fünf Fühlhebeln sind H_1 in Arbeitstellung, H_2 bis H_5 in Ruhestellung gezeichnet, entsprechend dem Buchstaben ***i*** [● | | | |]. In diesem Falle wird in dem Augenblicke, wo die Bürste B über Z_1 hinweggeht, der Kondensator K durch die Windungen des Senderelais SR hindurch aus dem Starkstromnetze geladen. Der Anker des Relais legt sich an den rechten Kontakt und sendet aus der Linienbatterie Zeichenstrom in die Leitung. Sobald die Bürste bei ihrem Umlaufe das zweite Segment erreicht hat, entlädt sich der Kondensator über Y, B, Z_2, H_2, Wider-

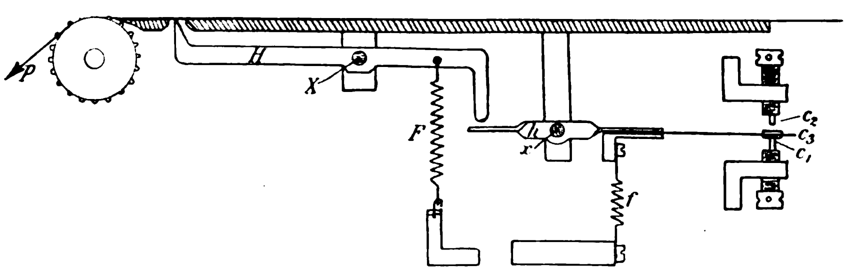
stand von 560 Ohm und *SR*. Der Anker wird nach links umgelegt und sendet nun Trennstrom in die Leitung. Er bleibt in dieser Stellung, bis eine neue Kondensatorladung ihn wieder nach rechts legt. Folgt dem angenommenen Buchstaben *i* [●| | | |] beispielsweise ein *t* [| | | |●], so wird der Kondensator erst wieder geladen, wenn die Bürste beim nächsten Umgange das fünfte Segment erreicht hat. Inzwischen ruht der Relaisanker am linken Kontakt; es fließen demnach acht Trennstromeinheiten in die Leitung, ehe wieder ein Zeichenstrom folgt.

Abb. 13



Der zwischen Sender und Empfänger notwendige Gleichlauf wird, solange Telegramme befördert werden, durch die Telegraphierströme selbst, in den Zwischenpausen durch das besondere Zeichen ϕ (vgl. das Alphabet, Abb. 5), das selbsttätig abgesandt wird, aufrechterhalten. Die Abgabe dieses Zeichens kommt in folgender Weise zustande. Neben den Kontakthebeln 1 bis 5 befindet sich

Abb. 14.



ein sechster Hebel (H_6 in Abb. 17), der im Ruhezustande, d. h. wenn kein Papierstreifen den Sender durchläuft, an seinem oberen Kontakt anliegt. Er schließt dadurch den Stromkreis für den Ein- und Ausrückmagneten *EM* und das Umschalterelais *UR*. Der Elektromagnet *EM* zieht seinen Anker an und rückt die Kupplung *Q* für die Papierführung aus, so daß die Papierwalze stillsteht. Gleichzeitig nehmen die Kontaktfedern 1 bis 6 durch Ansprechen des Relais *UR* die in Abb. 17 wiedergegebene Stellung ein. Mit den Federn 1 und 2 sind die fünf oberen bzw. unteren Senderkontakte verbunden, bei der angegebenen

Relaisstellung also isoliert. Die Segmente Z_3 und Z_4 stehen nicht wie Z_1, Z_2 und Z_5 mit den zugehörigen Kontakten unmittelbar in Verbindung, sondern über die Federn 3, 3*a* und 4, 4*a*. Im Ruhezustand ist dieser Kontakt aufgehoben; dafür ist Z_3 über Feder 5 unmittelbar mit dem —Pole, Z_4 über *c*, 4*b* und 6 mit dem + Pole des Netzes verbunden. Bestreicht nun die Bürste *B* das Segment 3, so wird der Kondensator vom + Pole aus über *SR*, *Y*, Z_3, Feder 3 und 5 zum —Pole geladen, und das Senderelais gibt Zeichenstrom in die Leitung. Sobald die Bürste das Segment 4 erreicht, entlädt sich der Kondensator über *SR*, Feder 6, 4*b*, *c*, 4, Z_4, *B* und *Y*. Das Relais legt seinen Anker um und sendet Trennstrom. Da Z_5, Z_1 und Z_2 isoliert sind, hält der Trennstrom so lange an, bis die Bürste wiederum Z_3 erreicht und der Kondensator von neuem geladen

Abb. 15.

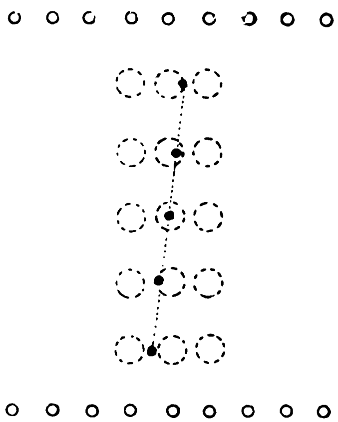
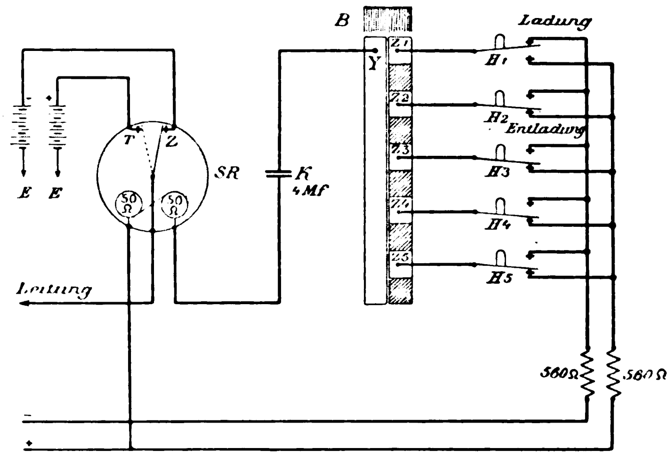
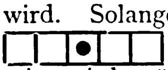


Abb. 16.

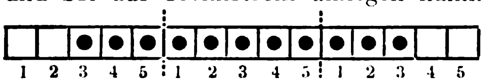


wird. Solange keine Telegramme befördert werden, geht daher das Zeichen  selbsttätig in die Leitung. Seine Wirkung auf der Empfangseite wird später beschrieben werden.

Sobald ein Streifen eingelegt wird, drückt dieser den Hebel H_6 herunter und unterbricht die Stromkreise von *EM* und *UR*. *EM* läßt seinen Anker los, die Kupplung *Q* wird durch die Feder *N* eingerückt und die Papierführung in Bewegung gesetzt. Der Anker von *UR* fällt ebenfalls ab. Die Federn 1 und 5, 2 und 6 treten in Berührung und legen den —Pol an die oberen, den + Pol an die unteren Kontakte der Sendeeinrichtung. Die Segmente Z_3 und Z_4 werden über die Federn 3, 3*a* und 4, 4*a* mit den zugehörigen Kontakthebeln H_3 und H_4 verbunden, so daß jetzt die den gestanzten Lochgruppen entsprechenden Einheiten von Zeichen- und von Trennstrom in die Leitung entsandt werden können.

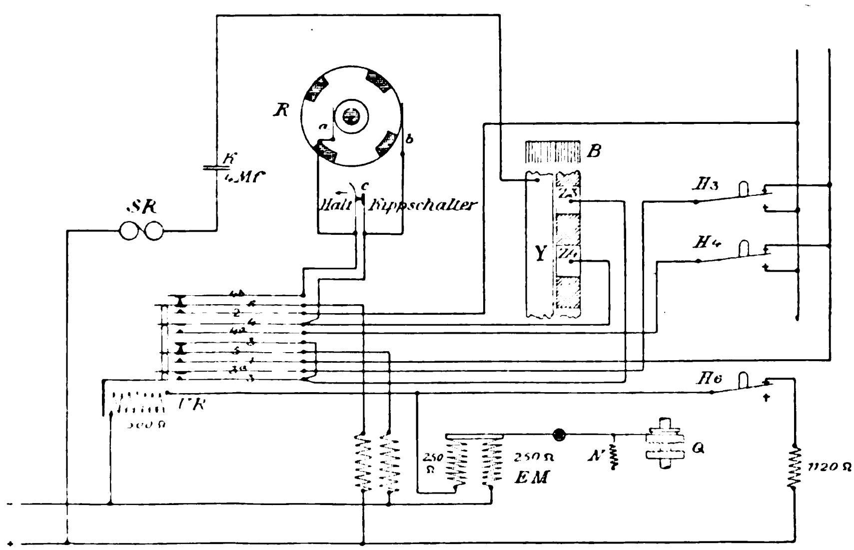
Um während des Betriebs dem fernen Amte ein sofort erkennbares »Halt«-Zeichen geben zu können, ist eine Vorrichtung in Gestalt des Kollektors *R* (Abb. 12) angebracht, der die Abgabe des Zeichens  mit vorangehendem Buchstabenweiß und nachfolgendem *e*, also insgesamt elf Zeichenstromeinheiten, durch einfaches Umlegen eines Kippschalters ermöglicht. Der Kollektor sitzt oben auf der senkrechten Achse, die von der Bürstenachse im Übersetzungsverhältnisse 24 : 1 angetrieben wird, und besteht aus zwei übereinander liegenden Ringen, die von den Schleiffedern *a* und *b* bestrichen werden (Abb. 17). Der eine Ring ist ein Vollring, der zweite enthält vier isolierte Segmente; beide Ringe stehen miteinander in leitender Verbindung. Die Vor-

richtung kann nur in Wirksamkeit gesetzt werden, wenn man vorher selbst mit Senden aufhört, das Relais *UR* also seinen Anker angezogen hat. Legt man dann den Kippschalter um, so wird der Kontakt *c* unterbrochen und dadurch Z_4, solange die Feder *b* ein isoliertes Segment von *R* berührt, vom + Pole des Netzes abgetrennt. Damit wird für die Dauer von zwei Bürstenumgängen verhindert, daß der bei Z_3 geladene Kondensator sich über Z_4 entladen und *SR* auf Trennstrom umlegen kann. Es gehen elf Zeichenstromeinheiten

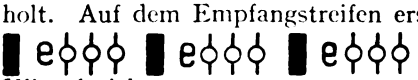


in die Leitung, darauf tritt wieder Verbindung zwischen den Federn *b* und *a* ein. Z_4 ist durchverbunden und

Abb. 17.



ermöglicht den Abgang von drei gewöhnlichen Gleichlaufzeichen, ehe *b* auf das nächste isolierte Stück trifft und der eben beschriebene Vorgang sich wiederholt. Auf dem Empfangstreifen erscheint das Haltzeichen in folgender Form:



; außerdem ertönt am Empfänger ein Klingelzeichen.

Neben dem Schalter für das Haltzeichen ist noch ein zweiter Kippschalter angebracht, der ermöglicht, die Leitung statt mit dem Anker des Senderelais mit einer Morsetaste zu verbinden, die hauptsächlich beim Abgleichen der künstlichen Leitung für den Gegensprechbetrieb benutzt wird. Bei der Umschaltung auf »Taste« wird die Verbindung des Kondensators mit der Senderscheibe unterbrochen; ferner wird die Zeichenstrombatterie vom Relais abgeschaltet, damit die Relaiskontakte eingestellt werden können, ohne daß die Gefahr eines Batteriekurzschlusses entsteht.

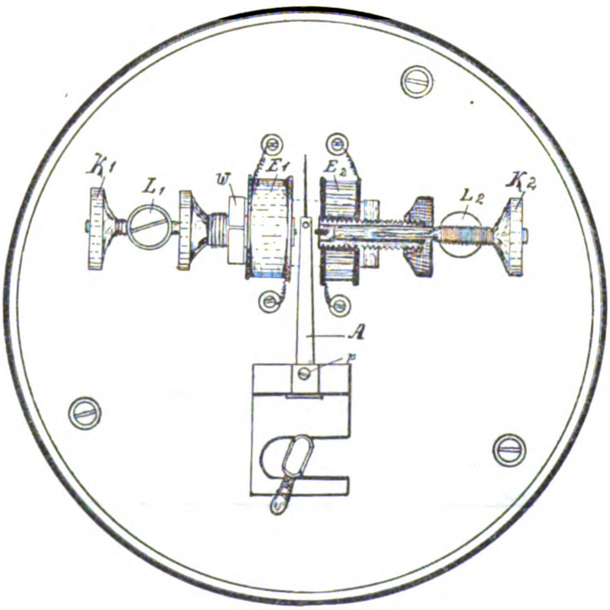
Abb. 18 gibt eine Ansicht des polarisierten Senderelais von oben. Die Elektromagnetwindungen E_1 und E_2 sind an einem Eisenwinkel *W* angebracht, der auf dem einen Pole eines Dauermagneten steht; an dem anderen Pole ist die Ankerzunge *A* drehbar befestigt. Die Eisenkerne von E_1, E_2 haben die Form von hohlen Schrauben. Durch diese sind isoliert die in L_1 und L_2 gelagerten Kontaktschrauben K_1 und K_2 hindurchgeführt, die in besondere Kontaktstifte

auslaufen. Der um p bewegliche Anker A wird somit an der gleichen Stelle magnetisch beeinflußt, wo seine Kontakte den Stromschluß herstellen. Durch diese Anordnung werden Eigenschwingungen des Ankers vermieden, so daß das Relais leicht und sicher arbeitet.

Der Empfänger.

Zum Antriebe des Empfangsapparats (Abb. 19 und 20) dient ebenso wie beim Sender ein Gleichstrommotor von 0,1 PS mit Feldregelung durch Schiebewiderstand (G in Abb. 20), zwei Zahnradübersetzungen Z und Tourenzähler U, um die Umlaufgeschwindigkeit mit der des Senders auf dem Gegenamt annähernd in Übereinstimmung bringen zu können. Die Feinregulierung wird dann selbsttätig durch die später beschriebene Gleichlaufvorrichtung bewirkt.

Abb. 18.



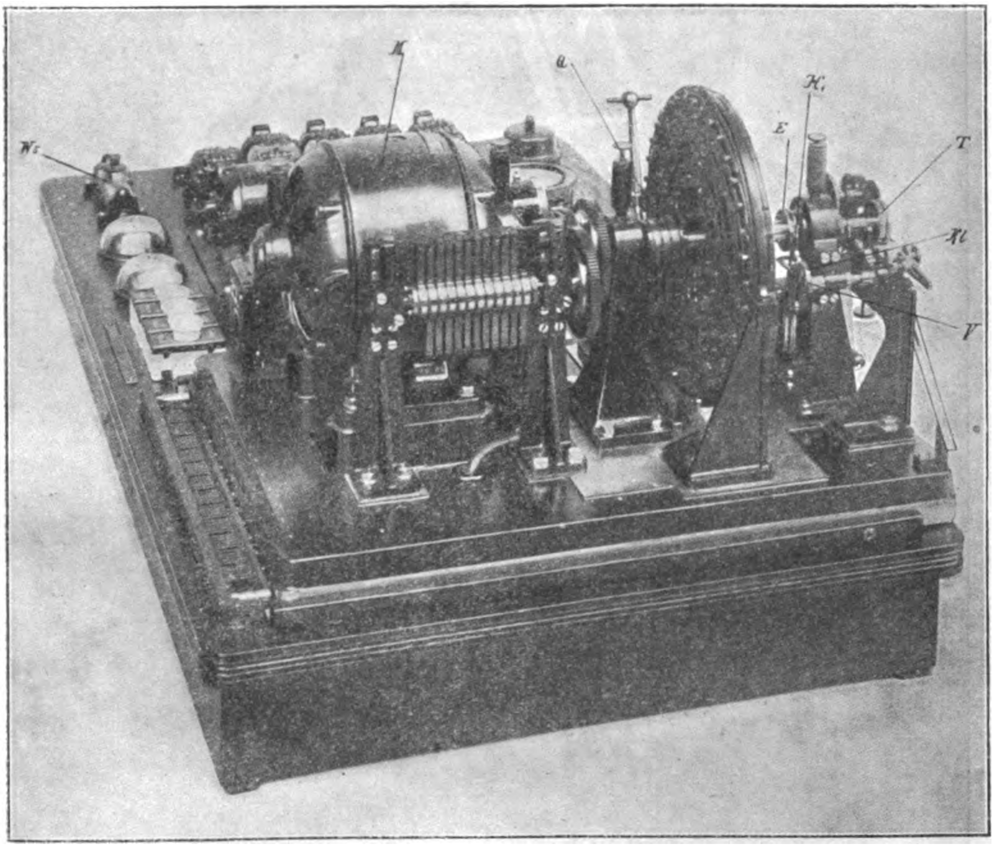
Auf der Motorachse sitzt der Bürstenarm B mit acht Bürsten, die über die Ringe r_1 bis r_8 der Empfangscheibe hinwegschleifen. Von diesen Ringen dienen zwei (r_7 und r_8) zur Aufnahme, die übrigen zur Übersetzung der ankommenden Telegraphierzeichen. Der Vollring r_6 ist aus praktischen Gründen in die Mitte der Scheibe gelegt worden, so daß r_7 und r_8 zwischen r_6 und r_5 liegen. Als Linienrelais wird ein polarisiertes Flügelankerrelais der bekannten Form benutzt, wie sie allgemein für den Gegensprechbetrieb in Differentialschaltung eingeführt sind. Alle Ortstromkreise mit Einschluß der Motoren werden mit einer Gleichstromspannung von 110 Volt gespeist, die je nach den örtlichen Verhältnissen aus dem Lichtnetz oder aus Sammlern entnommen wird.

Ein auf der Leitung ankommender Zeichenstrom legt den Anker von LR nach rechts (Abb. 21) und führt dadurch die Ladung des Kondensators K auf folgendem Wege herbei: — Pol des Netzes, Arbeitskontakt von LR, Windungen des Verteilerrelais VR (dessen Anker dadurch auch nach rechts gelegt wird) sowie des Regulierungsrelais I (vgl. S. 739), Segmente v oder z von r_8, B_8, B_7, r_7, Mitte des durch W_1 und W_2 gebildeten Spannungsteilers, + Pol. Folgt ein

Trennstrom, so wird der Anker des Linienrelais nach links umgelegt; der Kondensator entlädt sich durch *VR* und legt dessen Anker ebenfalls nach links. Die Einrichtung des Verteilerrelais wie auch der sonstigen polarisierten Ortsrelais am Empfänger entspricht fast vollständig der der bekannten Ferndruckerrelais.[1])

Das Verteilerrelais hat die Aufgabe, die fünf Stromeinheiten, aus denen jedes Telegraphierzeichen besteht, auf fünf Übersetzerrelais zu verteilen und

Abb. 16.



deren Anker bei Zeichenstrom an die unteren, bei Trennstrom an die oberen Kontakte zu legen. Wie aus Abb. 21 und 22 ersichtlich, sind zwei parallele Gruppen von je fünf Übersetzerrelais (s. auch Abb. 20) vorgesehen (R_1-R_5 mit A_1-A_5 und R_I-R_V mit A_I-A_V), deren Windungen durch einen halb so schnell wie der Bürstenarm *B* umlaufenden Walzenumschalter abwechselnd mit dem Verteilerrelais, und deren Anker in gleichem Wechsel untereinander und über die Übersetzerscheibe mit dem Druckmagneten *DM* verbunden oder voneinander getrennt werden. Dieser Walzenumschalter, den Abb. 23 für sich wiedergibt, hat zehn in eine isolierte und eine stromführende Hälfte geteilte sowie zwei ungeteilte Schaltwalzen (Abb. 21 und 22); diese vermitteln die Verbindung mit *VR*

[1]) Archiv 1905, S. 324.

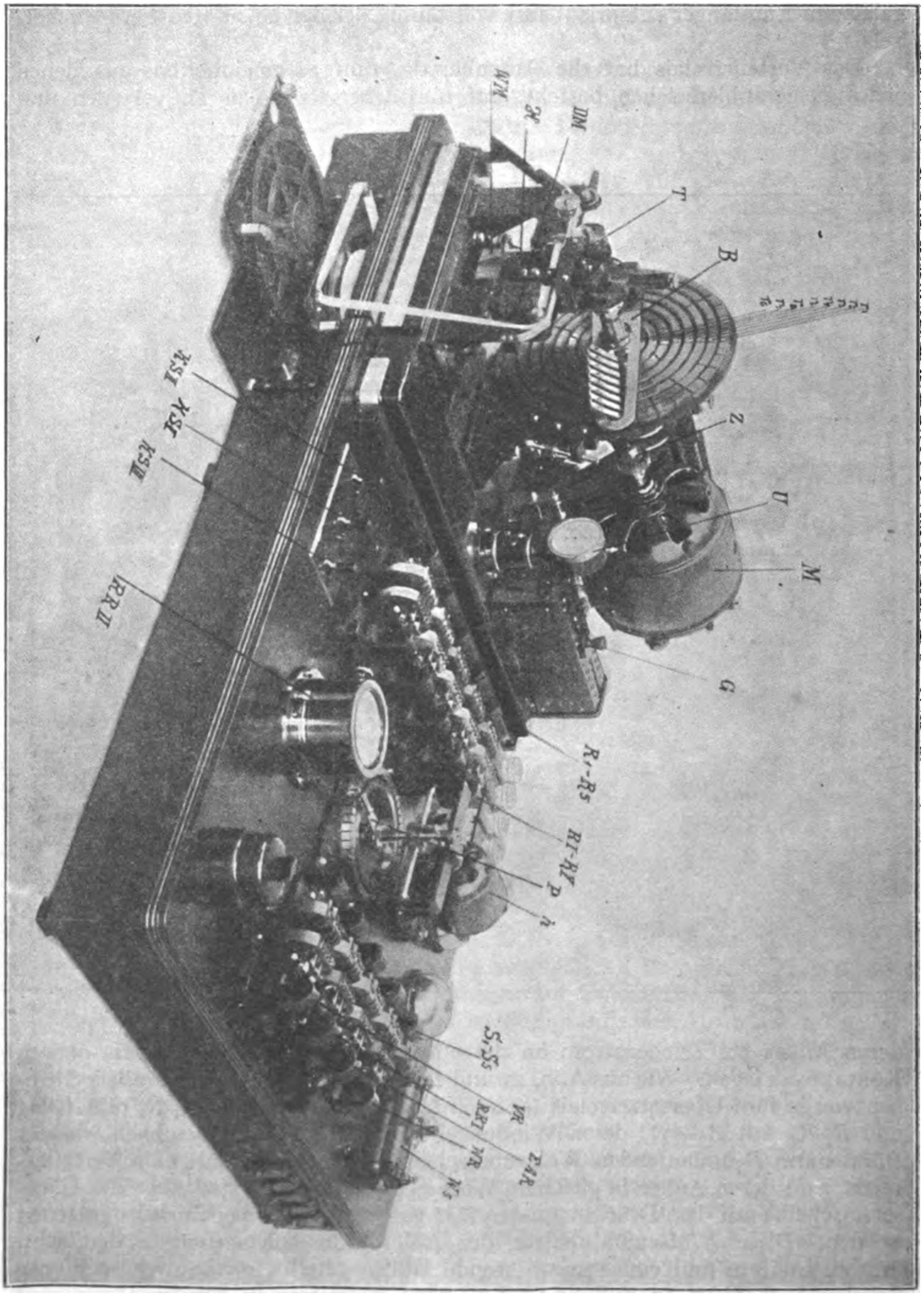


Abb 20.

und DM. Der Kontakt mit den sich drehenden Walzenkörpern wird durch Kohlebürsten hergestellt.

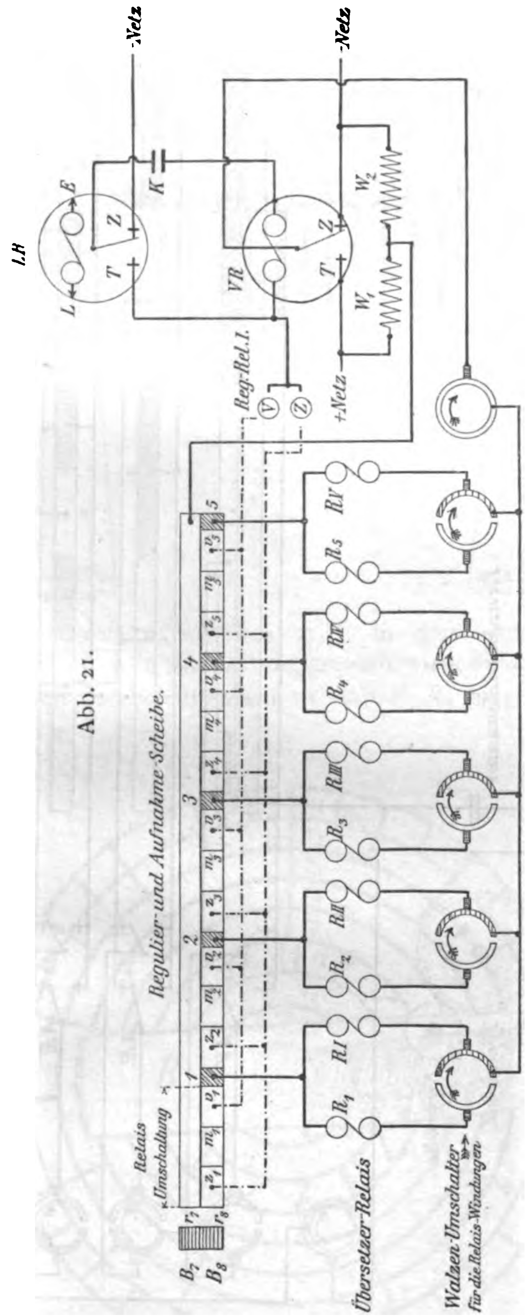


Abb. 21.

Die Vorrichtung gestattet, doppelt soviel Zeit auf die den Lochsymbolen des Sendestreifens entsprechende Beeinflussung der fünf Relais und die Auslösung des Druckvorganges zu verwenden und dadurch die Betriebsicherheit

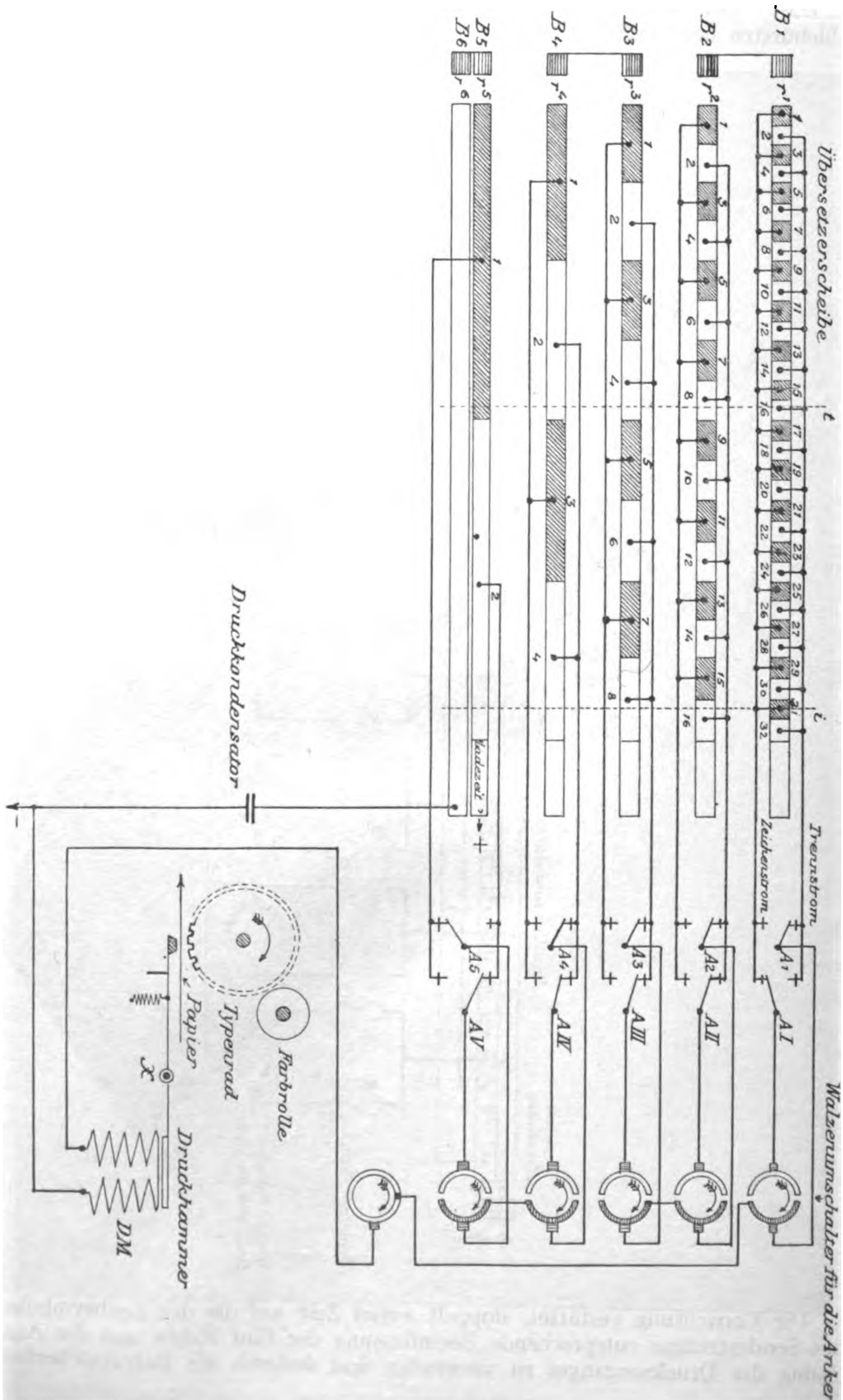
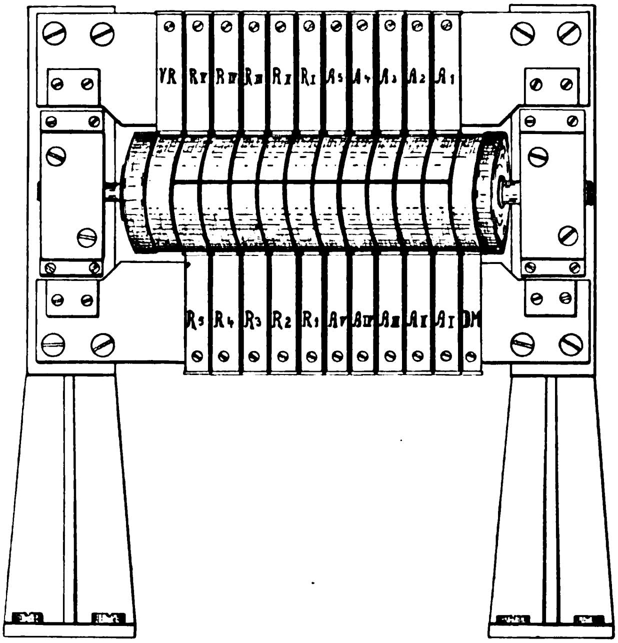

Übersetzerscheibe
Trennstrom
Zeichenstrom
Walzenumschalter für die Anker
Ladezeit
Druckkondensator
Farbrolle
Typenrad
Papier
Druckhammer
DM

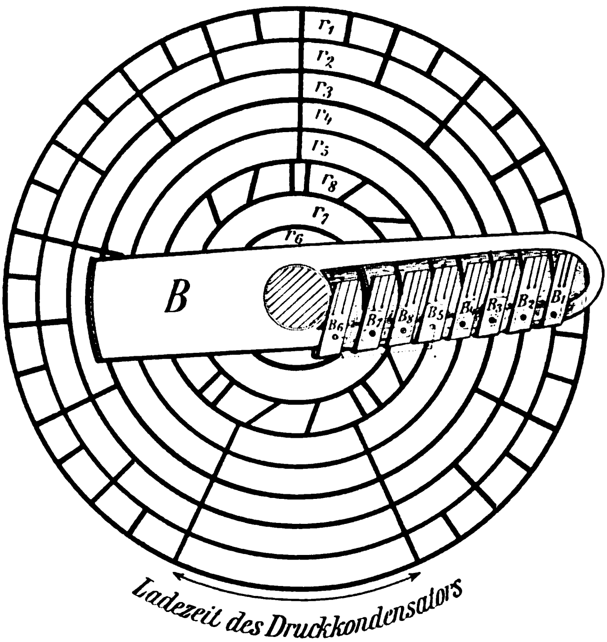
Abb. 22.

Abb. 23.



beträchtlich zu vergrößern. Stehen z. B. in dem Augenblicke, wo das Zeichen *i* ●□□□□ in die Leitung gesandt wird, die mit *VR* verbundenen schraffierten Hälften der Schaltwalzen so, daß R_I-R_V eingeschaltet, R_1-R_5 iso-

Abb. 24.



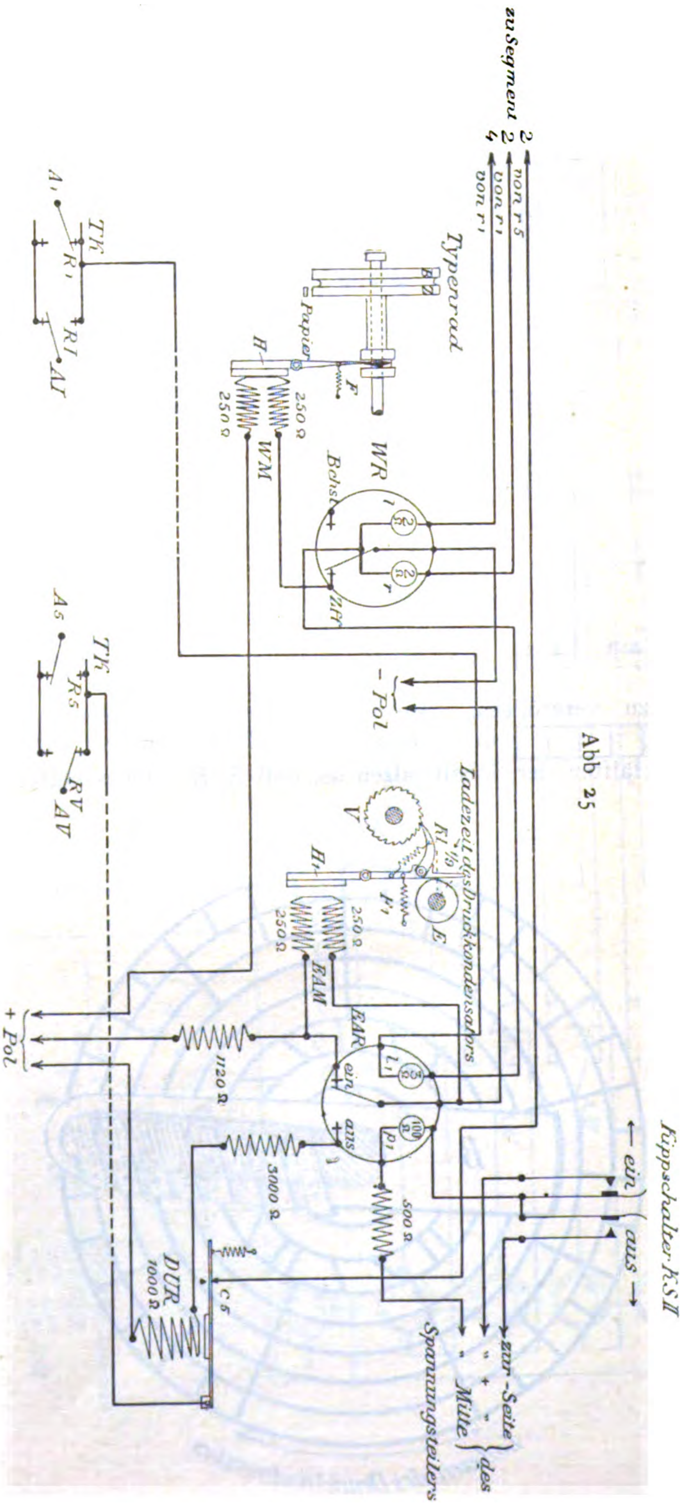

zu Segment 2
2
4
von r 5
von r 1
von r 1
Typenrad
Papier
WR
WM
250 Ω
Behst
Th
R 1
RI
A 1
AI
Th
R 5
RV
A 5
AV
- Pol
+ Pol
Ladezeit des Druckkondensators
EAM
EAR
1120 Ω
3000 Ω
500 Ω
DUR
1000 Ω
C 5
ein
aus
Kippschalter KS II
zur - Seite
" + "
" Mitte
des Spannungsteilers

Abb 25

liert sind, so bekommen die Windungen von R_I-R_V über W_1 oder W_2 des Spannungsteilers, r_7, B_7, B_8, die kleinen Segmente 1 bis 5 von r_8 und den Anker des Verteilerrelais Stromstöße, die den ankommenden Telegraphierzeichen entsprechen. Sie legen demgemäß ihre während dieses Zeitraums mit den isolierten Walzenhälften verbundenen Anker A_I-A_V um (Abb. 22). Bei fortschreitender Umdrehung werden R_I-R_V von VR abgetrennt, dafür R_1-R_5 angeschaltet und nehmen beispielsweise das nächste Zeichen *t* □□□□● auf. Zu derselben Zeit haben die Anker A_I-A_V Kontakt mit den nicht isolierten Walzenhälften erhalten und dadurch den Abdruck des Buchstabens *i* ermöglicht.

Der Druckvorgang selbst spielt sich in folgender Weise ab. Die Ringe r_1-r_5 der Empfängerscheibe (Abb. 24), die in Abb. 22 abgerollt dargestellt ist, sind derart unterteilt, daß r_5 in zwei, r_4 in vier, r_3 in acht, r_2 in 16 und r_1 in 32 gleich große Segmente zerfällt, entsprechend den 32 Kombinationsmöglichkeiten der fünf Stromeinheiten, die zur Bildung des Alphabets dienen. Jeder Ring gehört zu einer Übersetzerrelaisgruppe, r_1 zu Relais 1 und *I* usw., mit deren Kontakten die Segmente abwechselnd verbunden sind. Die in Abb. 22 schraffiert gezeichneten Abschnitte führen zu den unteren (Zeichenstrom-) Kontakten, die nicht schraffierten zu den oberen (Trennstrom-) Kontakten. Das letzte Neuntel der Ringe ist bei r_1-r_4 freigelassen; bei r_5 ist es an den + Pol des Netzes angeschlossen und dient dazu, beim Vorübergange der Bürsten B_5 und B_6 den Druckkondensator über r_6 zu laden.

Der Abdruck des Buchstabens *t*, dessen Kennbild — vier Trennstromeinheiten und eine Zeichenstromeinheit — durch die Stellung von A_1-A_5 wiedergegeben wird, kommt nun folgendermaßen zustande. Wenn die Bürsten B_1-B_6 auf ihrem Rundgange die mit *t* bezeichnete punktierte Linie bestreichen, entlädt sich der Druckkondensator über r_6, B_6, B_5, Segment 1 von r_5, A_5, A_4, Segment 2 von r_4, B_4, B_3, Segment 4 von r_3, A_3, A_2, Segment 8 von r_2, B_2, B_1, Segment 16 von r_1, A_1 durch den Druckmagneten *DM*. Dieser zieht für einen Augenblick mit kräftigem Rucke seinen Anker an, dessen um *x* drehbare Verlängerung als Druckhammer ausgebildet ist, und schleudert den Papierstreifen gegen das Typenrad *T* (Abb. 20). Da dieses auf der Bürstenachse sitzt und so eingestellt ist, daß sich immer das der Bürstenstellung entsprechende Zeichen über dem Druckhammer befindet, jede der 32 Kombinationen aber, wie aus Abb. 22 hervorgeht, nur einmal vorkommt, muß stets das gewünschte Zeichen abgedruckt werden.

Um den Figurenwechsel zu ermöglichen und um den Papiervorschub regeln zu können, sind das Wechselrelais *WR* (Abb. 25) mit dem Wechselmagneten *WM*, das Ein- und Ausrückrelais *EAR* mit dem Magneten *EAM* sowie das Druckunterbrechungsrelais *DUR* vorgesehen. Die beiden Wicklungen von *WR* sind einerseits mit den Segmenten 2 und 4 von r_1, anderseits über die linke (3 Ohm-) Wicklung von *EAR* mit den Trennstromkontakten der zugehörigen Übersetzerrelais verbunden. Segment 2 von r_1 gehört zum Entladekreise des Ziffernweiß □●●●●, Segment 4 zu dem des Buchstabenweiß □□●●●. Wird eines oder das andere dieser beiden Zeichen über die Leitung gesandt, so muß die Entladung des Druckkondensators über die Wicklung *r* oder *l* von *WR* sowie l_1 von *EAR* vor sich gehen. Bei Ziffernweiß wird der Anker von *WR* an den rechten Kontakt gelegt und hierdurch der Stromkreis des Wechselmagneten *WM* geschlossen. Dieser zieht seinen Anker an und rückt das zweiteilige Typenrad, das auf dem ersten Kranze die Buchstaben, auf dem zweiten die Ziffern und Satzzeichen trägt und auf der Hauptachse durch das gabelförmige Ende des Ankerhebels *H* verschoben werden kann, so weit nach vorn, daß der Ziffernkranz sich über dem Papierstreifen befindet. In dieser Stellung

bleibt das Typenrad so lange, bis ein Buchstabenweiß eintrifft. Alsdann geht der Anker von *WR* nach links und unterbricht den Stromkreis von *WM*; die Abreißfeder *F* reißt den Ankerhebel *H* zurück, und das Typenrad kommt in die durch einen Anschlag genau begrenzte Stellung für den Buchstabendruck.

Nach der Wiedergabe eines jeden telegraphierten Zeichens wird der Papierstreifen auf mechanischem Wege um eine Zeichenbreite vorwärts geschoben. Das wird durch eine auf der Hauptachse befestigte Exzenterscheibe *E* bewirkt, die bei der höchsten Stellung des Exzenters den Hebel H_1 unter Überwindung der Feder F_1 vorwärts preßt, so daß er mit der Klinke *Kl* das Vorschiebrad *V* um einen Zahn weiter bewegt. Dieser Vorgang fällt in die Zeit, in der der Druckkondensator sich von neuem lädt, mithin kein Zeichenabdruck stattfinden kann.

Um in den Pausen, die in der Telegrammübermittelung entstehen, wo also vom Sender das Regulierzeichen  in die Leitung gesandt wird, einen unnötigen Papierverbrauch zu vermeiden, ist das Ein- und Ausrückrelais *EAR* mit dem Kippschalter *KS II* vorgesehen, der das Abstellen der Papierbewegung gestattet. Das eine Ende der rechten (100 Ohm-) Wicklung p_1 liegt an der Mitte eines Spannungsteilers; das andere Ende kann durch den Kippschalter mit dem + oder — Pole verbunden werden. Wird der Schalter, der von selbst in die Ruhelage zurückkehrt, auf »aus« gestellt, so legt sich der Anker von *EAR* an den rechten Kontakt; der Magnet *EAM*, der bei Linksstellung des Relais ankers kurzgeschlossen war, wird über einen Widerstand von 1120 Ohm durch die Netzspannung erregt und zieht seinen Anker an, der die Verlängerung des Hebels H_1 bildet. Der obere Hebelarm wird dadurch aus dem Bereiche des Exzenters entfernt, und der Streifenvorschub hört auf.

Damit beim Ruhen der Papierbewegung der Druckmagnet nicht unnötig weiterarbeitet, schließt der Anker von *EAR* in der »aus«-Stellung die Windungen des neutralen Relais *DUR* über einen Widerstand von 3000 Ohm an die Netzspannung an, so daß dieses durch Anziehen seines Ankers den Kontakt c_5 unterbricht. Dadurch wird die Verbindung des Segments 2 von r_5 mit den Trennkontakten der zugehörigen Übersetzerrelaisgruppe aufgehoben, und der Druckmagnet kann durch das ankommende Regulierzeichen nicht mehr erregt werden. Um den Papiervorschub selbsttätig wieder einzurücken, muß jede Telegrammübermittelung mit dem Buchstaben- oder dem Ziffernweiß beginnen. Sobald ein solches Zeichen eintrifft, wird die Wicklung l_1 in der bereits geschilderten Weise erregt, der Relaisanker an den linken Kontakt gelegt, *EAM* kurzgeschlossen und durch den abfallenden Anker der obere Hebelarm von H_1 wieder in den Bereich des Exzenters gebracht.

Die Papierrolle hat ihren Platz im Untersatze des Empfängers (Abb. 20). Ein Wecker, dessen Stromkreis durch eine auf dem Rollenumfang aufliegende Kontaktfeder geschlossen wird, zeigt an, wann das Papier zu Ende geht. Alsdann wird der Anfang der auf einem zweiten Schiebelager bereit gehaltenen neuen Rolle mit dem laufenden Streifen verklebt, so daß der Papierersatz ohne den geringsten Zeitverlust vor sich geht.

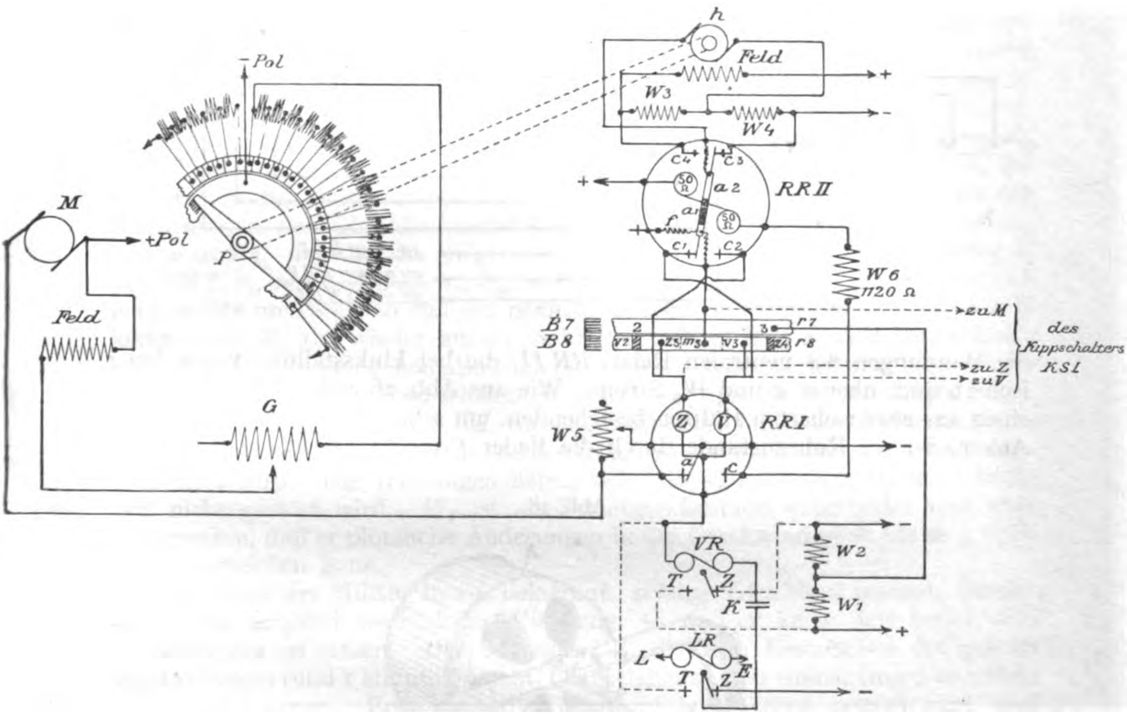
Ein zweiter Wecker ist angebracht, um das Haltsignal  hörbar zu machen. Er ist zu dem Zwecke in den Entladekreis des ersten Segments von r_1, das zu diesem Zeichen gehört, eingeschaltet und spricht auf die Entladung des Druckkondensators an.

In Reihe mit den Übersetzerrelaisgruppen sind fünf besondere Stanzrelais (S_1-S_5 in Abb. 20) geschaltet. Diese treten nach Umlegung des Kippschalters *KS III* mittels eines auf der Hauptachse sitzenden Kollektors *Q* (Abb. 19) in Wirksamkeit, wenn man den Empfänger zur Gewinnung eines gelochten Streifens durch eine Steckdose mit einem Tastenlocher verbindet.

Die Herstellung des Gleichlaufs.

Zwischen Sender und Empfänger muß, wie aus dem Vorhergehenden ersichtlich, ein vollkommener Gleichlauf bestehen, d. h. die Bürstenarme müssen mit gleicher Geschwindigkeit umlaufen und eine bestimmte Stellung zueinander behalten. Diesem Zwecke dienen außer der besonderen Einteilung des Ringes r_8 der Empfängerscheibe in die Segmente z_1-z_5, m_1-m_5 und v_1-v_5 (Abb. 21) die beiden Regulierungsrelais *RR I* und *RR II* (Abb. 26), der Hilfsmotor *h* und die durch ihn angetriebene Schaltvorrichtung *P*.

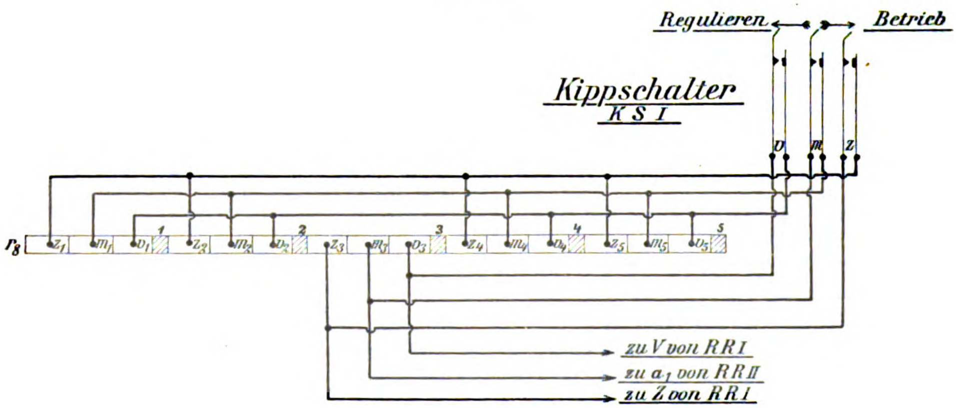
Abb. 26.



Wie bereits erwähnt, werden zu Beginn des Arbeitens Geber- und Empfängermotor mit Hilfe der Feldregulierwiderstände auf eine vorher vereinbarte Umdrehungszahl eingestellt. Alsdann unterbricht man durch den Kippschalter *KS I* in der aus Abb. 27 ersichtlichen Weise die Zuführungen zu den Reguliersegmenten von r_8 mit Ausnahme von z_3, m_3 und v_3, die unmittelbar durchverbunden sind, und läßt vom Sender andauernd das Gleichlaufzeichen ○ | | | ● | | | in die Leitung gehen. Solange Sender und Empfänger nicht vollkommenen Gleichlauf haben, vielmehr der eine um ein geringes schneller läuft als der andere, werden die Bürstenarme *A* und *B* ihre Stellung zueinander ständig verändern. Erreicht im Verlaufe dieser allmählichen Verschiebung die Bürste B_8 den dritten Abschnitt von r_8 in demselben Augenblicke, wo der Bürstenarm des Senders das Segment 3 bestreicht und Zeichenstrom schickt, so tritt *RR I* in Tätigkeit und beginnt seine ausgleichende Wirksamkeit. Befindet sich z. B. die Bürste B_8 gerade auf z_3, wenn das Gleichlaufzeichen eintrifft, so lädt sich der Kondensator *K* vom — Pole über *VR*, Wicklung *Z* von *RR I*, z_3, B_8, B_7, r_7, W_1 des Spannungsteilers zum + Pole. Der Anker *a* legt sich an den linken Kontakt und

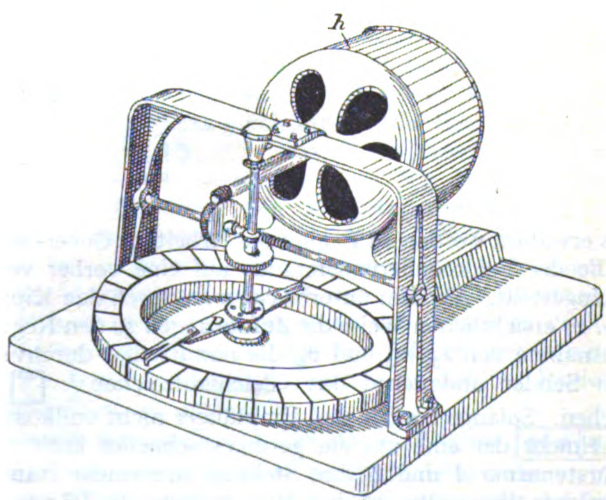
schließt einen Widerstand W_5 kurz, der in den Ankerstromkreis des Empfängermotors M eingeschaltet ist. Der Motor läuft infolgedessen schneller. Ist die Bürste dagegen beim Eingange des Zeichenstroms auf v_3 angelangt, so geht der Ladestrom durch die Wicklung V; *a* geht nach rechts hinüber und schaltet W_5 wieder ein, so daß der Lauf des Motors verlangsamt wird. Gleichzeitig erhalten

Abb. 27.



die Windungen des neutralen Relais *RR II*, die bei Linksstellung von *a* bei *c* isoliert sind, über *a*, *c* und W_6 Strom. Wie aus Abb. 26 ersichtlich, hat *RR II* einen aus zwei isolierten Hälften bestehenden, um seinen Mittelpunkt drehbaren Anker, der im Ruhezustande durch die Feder *f* in der gezeichneten Stellung

Abb. 28.



gehalten wird. Die Hälfte a_1 steht mit dem Segment m_3 — und über *KS I* auch mit den übrigen Segmenten *m* — in Verbindung, während die zugehörigen Kontakte c_1 und c_2 in derselben Weise mit v_1-v_5 oder z_1-z_5 und gleichzeitig auch mit den Windungen V oder Z verbunden sind. Die Hälfte a_2 führt zur Ankerwicklung des kleinen Hilfsmotors *h*, deren anderes Ende an der Mitte des Span-

nungsteilers W_3, W_4 liegt; die Außenpole sind mit dem Kontaktpaar c_3, c_4 verbunden. Da die Feldwicklung in Reihe mit dem Spannungsteiler liegt, ist die Drehrichtung des Motors, wie aus Abb. 26 ohne weiteres hervorgeht, von der Stellung des Ankers a_2 abhängig. Die Achse von h treibt durch eine doppelte Übersetzung (Abb. 28) einen Schaltarm P an, der über einen in 49 Abschnitte zu 6 Ohm eingeteilten Ring hinwegstreicht und je nach seiner Drehrichtung der Feldwicklung des Empfängermotors M Widerstand zu- oder abschaltet. Die Geschwindigkeit von M wird durch diese Vorrichtung beeinflußt, und zwar durch Zuschalten von Feldwiderstand in beschleunigendem Sinne, wenn a_1 am linken Kontakt c_1, a_2 demgemäß an c_3 anliegt, durch Abschalten von Widerstand in verlangsamendem Sinne, wenn a_1 nach rechts zu c_2, a_2 nach links zu c_4 hinübergezogen wird. Letztes tritt jedesmal dann ein, wenn *RR II* Strom bekommt, was aber nur möglich ist, wenn *RR I* seinen Anker ebenfalls nach rechts legt. Die beiden Relais arbeiten hiernach ganz gleichmäßig; sie wirken je nach ihrer Ankerstellung entweder beschleunigend oder verzögernd auf den Gang von M und damit auf die Bürstengeschwindigkeit ein.

Sobald unter dem Einflusse der regelnden Kräfte erreicht ist, daß B_8 gerade in der Mitte des dritten Abschnitts von r_8, also auf m_3, steht, wenn der Zeichenstrom des Gleichlaufzeichens eintrifft, nimmt die Kondensatorladung, falls a und a_1 links liegen, folgenden Weg: — Pol, *VR*, rechte Wicklung V von *RR I*, c_1, a_1, m_3, B_8, B_7, r_7, W_1, + Pol. Die Anker a und a_1 werden dadurch nach rechts umgelegt, so daß der nächste Ladestrom, wenn der Gleichlauf vollkommen ist, B_8 also wieder auf m_3 steht, seinen Weg über Z, c_2, a_1, m_3 nehmen muß. Die Relaisanker gehen also nach links zurück, beim nächsten Zeichenstrome wieder nach rechts, und so wiederholt sich dieses Spiel in gleichmäßiger Folge.

Daraus ergibt sich, daß bei vorhandenem Gleichlaufe der Widerstand W_5 bei jeder Umdrehung in den Ankerstromkreis abwechselnd ein- und ausgeschaltet wird. Die Wirkungen heben sich also so lange auf, als der Gleichlauf nicht gestört wird. W_5 ist als Schiebewiderstand ausgebildet und wird so bemessen, daß er plötzliche Änderungen in der Geschwindigkeit bis zu 3 v. H. noch ausgleichen kann.

Der Anker des Hilfsmotors h bekommt, solange Gleichlauf besteht, Stromstöße von dauernd wechselnder Richtung, so daß er keine Zeit findet, sich in Bewegung zu setzen. Der Schaltarm P, der zum Bestreichen des ganzen Kontaktringes rund 1 Minute braucht, bleibt daher auf der einmal eingenommenen Stelle ruhig liegen. Erst wenn der Gleichlauf beträchtlich gestört wird, und infolgedessen der Doppelanker von *RR II* längere Zeit die gleiche Stellung beibehält, kann h anlaufen und P in Bewegung setzen. Die regelnde Arbeit von *RR II* wirkt danach langsamer als die von *RR I*; sie kann dafür aber allmählich auftretende Geschwindigkeitsänderungen, wie sie z. B. durch Spannungsschwankungen im Netze verursacht werden, bis zu 15 v. H. selbsttätig ausgleichen.

Sobald ein dauernder Gleichlauf zwischen Sender und Empfänger hergestellt ist, erscheint auf dem Empfangstreifen fortlaufend das Zeichen ϕ. Man hebt nunmehr durch Umlegen von *KS I* die Isolierung der übrigen Segmente (Abb. 27) wieder auf, und der Betrieb kann beginnen. Jetzt wirken alle ankommenden Zeichenströme auf *RR I* und *RR II* ein. Solange also mit dem Lochstreifen Telegramme gesandt werden, kann ein besonderer Korrektionstrom entbehrt werden.

Schlußbemerkungen.

Die Leistungsfähigkeit des neuen Schnelltelegraphen wird begrenzt durch die Geschwindigkeit, bei der der Druckelektromagnet des Empfängers noch eine einwandfreie Schrift liefern kann. Diese Grenze liegt bei ungefähr 1000 Zeichen in der Minute. Da jedem Zeichen eine Bürstenumdrehung

entspricht und fünf Stromeinheiten zu seiner Bildung erforderlich sind, gehen bei jener Telegraphiergeschwindigkeit 5000 Stromeinheiten in der Minute in die Leitung. Jede Stromeinheit hat somit eine Dauer von rund $^1/_{83}$ Sekunde. Nimmt man für die deutsche Sprache die durchschnittliche Länge eines Wortes mit sieben Zeichen an (sechs Buchstaben und ein Weißzeichen für den Zwischenraum), so ergibt sich eine höchste Leistung von rund 140 Wörtern in der Minute. Durch Benutzung der Gegensprechschaltung, die zur möglichsten Ausnutzung der Leitungen stets angewandt wird, verdoppelt sich die Wortzahl. Im Betriebe muß die Geschwindigkeit je nach den elektrischen Eigenschaften der Leitung etwas verringert werden. Im allgemeinen hat auch auf längeren Gegensprech-Leitungen ein einwandfreier Betrieb mit 600 bis 700 Umdrehungen aufrecht erhalten werden können. Der Siemensapparat wird zur Zeit auf den Leitungen Berlin-Frankfurt (Main), Berlin-Breslau, Berlin-Düsseldorf, Berlin-Straßburg (Els.) und Berlin-Königsberg (Pr.) verwendet.

Mit dem neuen Maschinentelegraphen sind bis jetzt in einem einjährigen Betrieb unbestritten günstige Erfahrungen gemacht worden. Er zeichnet sich durch bedeutende Leistungen bei einfacher Bedienung und großer Betriebsicherheit aus. Ein besonderer Vorzug besteht in der leichten Anpassungsfähigkeit des Leistungsmaßes an den Zustand der Leitung. Seine Einführung für mehrere andere Verkehrsbeziehungen steht bevor.

Das schweizerische Postwesen im Jahre 1912.[1])

Von Ober-Postinspektor H. Klär in Berlin.

Im Jahre 1912 hat betragen

die Einnahme .... 64 367 567 frcs,
die Ausgabe .... 61 853 679 -

der Überschuß .... 2 513 888 frcs (1911: 3 751 374 frcs).

Der Abschluß ist gegen den Voranschlag um 2 421 888 frcs günstiger.

Im Jahre 1912 sind bearbeitet worden:

	1912 Stück	gegen 1911 Stück
Briefe	204 702 181	+ 12 975 652
Postkarten	109 392 633	— 157 363
Drucksachen	86 338 345	+ 3 867 429
Zeitungen (Inland)	200 682 733	+ 15 950 806
Postanweisungen (Inland)	6 104 804	+ 112 919
Postanweisungen (Ausland)	3 201 197	+ 138 896
Postscheckeinzahlungen	7 791 340	+ 1 241 233
Einzugsmandate	3 266 323	+ 220 853
Pakete	40 048 823	+ 2 296 839.

[1]) Aus dem Berichte der schweizerischen Postverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1912. Vgl. Archiv 1912, S. 635 ff.

Merkwürdigerweise hat die Zahl der Inlandpostanweisungen, die seit dem Jahre 1906 infolge der Entwicklung des Postscheckverkehrs stetig zurückgegangen war, im Jahre 1912 gegen das Vorjahr wieder ein wenig zugenommen; der Grund dafür hat sich nicht mit Sicherheit ermitteln lassen. In besonders hohem Maße haben sich die Zeitungen vermehrt, was auf die am 1. Januar 1911 in Kraft getretenen neuen Postgesetze zurückzuführen ist, deren Wirksamkeit erst im Jahre 1912 voll zutage trat. Allgemeine Überraschung hat die Verminderung der Postkarten hervorgerufen, die um so mehr auffällt, als das Jahr 1911 noch eine Vermehrung gegen das Jahr 1910 um 7 251 719 Stück aufwies. Der Rückgang erklärt sich aus dem wegen des schlechten Wetters geringeren Reiseverkehr. Die Verminderung betrifft übrigens nur die Postkarten mit Ansicht. Der Verbrauch der von der Postverwaltung gelieferten Postkarten stieg um rund 3 060 000 Stück. Die einschränkenden Bestimmungen der neuen Postgesetze hatten im Jahre 1911 eine Abnahme der Zahl der portofreien Briefpostsendungen gegenüber dem Vorjahr um 4 349 431 Stück bewirkt. Der Rückgang hat indes nicht angehalten; das Berichtsjahr zeigt vielmehr eine Zunahme von 2 481 829 Stück.

Wie in früheren Jahren hat auch diesmal die Dienstordnung mehrere Änderungen erfahren, die fast ausschließlich Verbesserungen des inneren Dienstes darstellen. Mit einer Reihe von Nebenbahnen sind zur Regelung ihrer Beziehungen zur Postverwaltung neue Verträge abgeschlossen worden. Gleichartige Verhandlungen mit anderen Bahnen, vor allem mit der Berninabahn, sind noch nicht beendet. Der Vertrag mit der Schiffahrtsgesellschaft auf dem Luganer See hat ebenfalls erneuert werden müssen. Im Mai tagte in Bern ein aus dem Ober-Postdirektor, den Abteilungsvorständen der Ober-Postdirektion und den 11 Kreispostdirektoren zusammengesetzter Ausschuß, dessen Aufgabe hauptsächlich darin bestand, einheitliche Grundsätze für die Auferlegung von Ordnungstrafen aufzustellen und die durch das neue Kranken- und Unfallversicherungsgesetz für die Postbeamten eingetretenen Härten zu beseitigen. Auch die Postkommission (vgl. Archiv 1912, S. 636) trat im September des Berichtsjahrs zusammen. Von den ihr zugewiesenen 30 Verhandlungsgegenständen empfahl sie der Ober-Postdirektion folgende zur Berücksichtigung: die sofortige Nachsendung telegraphischer Postanweisungen (nach den bestehenden Vorschriften darf die Nachsendung erst stattfinden, nachdem das Bestätigungs-Postanweisungsformular eingetroffen ist); verschiedene Verbesserungen der Briefeinwürfe; Einführung verbesserter Schließfächer; Verlängerung des Tageszeitraums, während dessen bei großen Ämtern Eilsendungen sofort nach der Ankunft zu bestellen sind; Einführung der durchgehenden Stundenzählung von 0 bis 24 im Betriebsdienste.

Von amtlichen Druckwerken sind im Berichtsjahre neu herausgegeben worden: das Verzeichnis der schweizerischen Poststellen, die Betriebsanleitung, die Brief- und Paketposttarife, die geographische Postlandkarte der Schweiz. Die Beziehungen zum Auslande haben nach mehreren Seiten eine Erweiterung erfahren. Mit der Postverwaltung von Luxemburg ist ein Übereinkommen über den gegenseitigen Postgiroverkehr abgeschlossen worden. Der staatliche Postgiroverkehr mit dem Ausland erstreckt sich demnach jetzt auf Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien und Luxemburg. Der Postscheckverkehr nach und aus Großbritannien wird durch den Schweizerischen Bankverein in London vermittelt. Im Postpaketverkehr mit Großbritannien konnten die Taxen wesentlich ermäßigt werden. Mit Rußland ist ein Vertrag, betreffend die Auswechselung von Postpaketen mit Nachnahme bis zum Höchstbetrage von 1000 frcs, zustande gekommen. Äthiopien ist dem Wertbriefübereinkommen, Indochina dem Postanweisungsüberein-

kommen, Uruguay dem Identitätsbücher-Übereinkommen von Rom beigetreten.

Im Berichtsjahre sind 28 Postämter III. Klasse in solche II. Klasse und 105 Postablagen in Ämter III. Klasse umgewandelt worden. Das fest angestellte Personal hat sich um 658 Köpfe vermehrt, es umfaßte Ende 1912 14 471 Beamte und Angestellte (darunter 1293 weibliche). Die Verstärkung ist eine Folge der Verkehrszunahme, der Dienstverbesserungen aller Art sowie der Entwicklung des Postscheck- und Girodienstes. Von dem angestellten Personal gehörten 9899 dem deutschen, 3823 dem französischen, 749 dem italienischen Sprachstamm an. Das »provisorische Personal« zählte 1660 Köpfe: 853 Aspiranten und Lehrlinge, 137 Beamtenaushelfer und 670 Angestelltenaushelfer. Für Besoldungserhöhungen aus Anlaß der am 1. April 1909 in Kraft getretenen Besoldungordnung sind im Rechnungsjahre 1912 2 885 909 frcs aufgewendet worden. Im weiteren sind verschiedenen Beamtenklassen Aufbesserungen oder Neugewährungen besonderer Vergütungen zuteil geworden.

Die Bautätigkeit der Verwaltung ist im abgelaufenen Rechnungsjahre sehr rege gewesen. In Vallorbe wird im Auftrage der Postverwaltung von den schweizerischen Bundesbahnen ein neues Posthaus erbaut, das bei der Eröffnung des Tunnels durch den Mont d'or fertiggestellt sein und namentlich dem Paketverkehr dienen soll. Ebenfalls von den Bundesbahnen werden für die Postverwaltung Erweiterungs- und Neubauten in Zürich (Bahnhof) und in Romanshorn ausgeführt. Das neue Transitpostgebäude auf dem Bundesbahnhof in Basel ist am 1. Juli 1913 in Benutzung genommen worden. Zu diesem Zeitpunkt ist auch die Auswechslungstelle für die gesamte zwischen Deutschland und der Schweiz auszutauschende, recht bedeutende Paketpost vom badischen Bahnhofe nach dem Bundesbahnhofe verlegt worden. Der Umbau des Hauptpostgebäudes in Basel war im Februar des Berichtsjahrs beendet. Der Postneubau in St. Gallen ist so weit vorgeschritten, daß er im Jahre 1914 dem Betriebe wird übergeben werden können. Außerdem sind manche Postämter in neu angemieteten und besonders umgebauten Räumen untergebracht worden. Für die Postämter in Montreux, Vevey, Biel, La Chaux-de-Fonds, Aarau, Chiasso-Transit wurden die vorbereitenden Arbeiten zu Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten fortgesetzt und zum Teil beendet.

Die ungünstige Witterung des Sommers 1912 hat den Reiseverkehr auf den hauptsächlichsten Alpenstrecken sehr nachteilig beeinflußt. Mit wenigen Ausnahmen weisen die wichtigeren, vorwiegend dem Fremdenverkehr dienenden Postkurse einen beträchtlichen Rückgang in der Benutzung auf. Im ganzen sind befördert worden 231 062 (1911: 242 048) Personen gegen Gebühren von insgesamt 1 009 735 (1911: 1 051 978) frcs. Der Kraftwagendienst hat keine Erweiterung erfahren; es ist indes beabsichtigt, in Basel Kraftwagen-Bahnhofsfahrten einzurichten. Zur Vermehrung und Verbesserung der Postverbindungen sollen mehr Bahnpostwagen beschafft werden. U. a. hat man mit der Herstellung von 6 großen, vierachsigen Postwagen mit geschlossenem Seitengang, eingebauter Plattform und Faltenbälgen begonnen. Sie sollen hauptsächlich auf der Strecke Basel-Mailand Verwendung finden. Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1912 täglich 68 317 km, d. s. 439 km mehr als 1911 zurückgelegt. Neue Bahnposten für den internationalen Verkehr wurden im Jahre 1912 eingerichtet zwischen Genf und Culoz, ferner in den Schnellzügen Basel–Delle, Basel–Mailand mit Anschluß von Berlin über Schaffhausen, Basel–Zürich–Chur–St. Moritz, Basel–Zürich–Sargans–Buchs mit Anschluß nach Wien über die Arlberglinie. Für den Paketverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf dem Wege über den Bodensee hat man bisher Schiffe und Fähren benutzt, mit denen die Bahnpostwagen von einem

Ufer nach dem anderen übergesetzt werden. Um die Beförderungsdauer weiter abzukürzen, wird geplant, geschlossene Bahnpostwagen auf dem Landwege zwischen Lindau, Bregenz, St. Margarethen, Rorschach und Romanshorn verkehren zu lassen. Die Verhandlungen mit den fremden Postverwaltungen sind aber noch nicht beendet.

Der Postscheckverkehr hat sich auch in dem abgelaufenen Rechnungsjahre befriedigend weiter entwickelt. Die Zahl der Kontoinhaber ist von 11 541 auf 13 947 gestiegen. Es haben betragen:

	Stück	frcs
die Einzahlungen	7 121 714	—
die gutgeschriebenen Post- und Zahlungsanweisungen	669 626	—
die eingereichten Postschecks	954 661	—
der Durchschnittsbetrag einer Einzahlung	—	116
der Durchschnittsbetrag einer Auszahlung	—	2 330
der Durchschnittsbetrag einer Übertragung im Inlande	—	915
das Durchschnittsguthaben eines Kontoinhabers	—	2 382
die Überweisungen aus der Schweiz nach dem Auslande	64 152	mit 14 232 827
darunter nach dem Reichs-Postgebiete	48 110	- 9 764 257
die Überweisungen nach der Schweiz aus dem Auslande	10 276	- 5 888 617
darunter aus dem Reichs-Postgebiete	6 304	- 3 042 790.

Im Berichtsjahre sind im Postbetriebe 533 Unfälle vorgekommen, für die Entschädigungen im Gesamtbetrage von 90 616 frcs zu zahlen waren. Davon betrafen 509 Fälle mit Entschädigungen von insgesamt 59 923 frcs die Postbeamtenschaft. Das Postmuseum hat dauernd große Anziehungskraft auf das Publikum ausgeübt; seine Sammlungen sind durch mehrere amtliche und private Zuwendungen bereichert worden. Die Aufstellung von Wertzeichenautomaten, Stempel- und anderen Betriebsmaschinen ist weiter gefördert worden. An neuen Wertzeichen hat man Postkarten in Streifenform für Schreibmaschinen, Markenbestände in Rollenform und Postkartenblocks zum Verkauf gestellt. Es sind ferner abgesetzt worden: 1 882 000 (1911: 1 721 000) Markenhefte mit 54 066 000 (1911: 49 308 000) Marken und 115 000 (1911: 91 000) Antwortscheine.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist, wie wir dem auszugsweise im Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten Verwaltungsberichte des Kaiserlichen Kanalamts für das Rechnungsjahr 1912 entnehmen, im Jahre 1912 von 57 366 abgabepflichtigen Schiffen mit einem Gesamt-Nettoraumgehalte von 9 924 237 R.T. benutzt worden; es ist also eine Steigerung von 4549 Schiffen oder 8,61 v. H.

und von 1 445 976 R. T. oder 17,06 v. H. gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Von den Schiffen waren 26 238 Dampfschiffe mit 7 607 420 R. T., 19 131 Segelschiffe mit 787 278 und 11 997 Leichter und Schuten mit 1 529 539 R.T. Die Zunahme hat betragen bei den Dampfschiffen 2460 Schiffe (10,35 v. H) und 1 287 733 R.T. (20,38 v. H.), bei den Segelschiffen 967 Schiffe (5,32 v. H.) und 41 568 R.T. (5,57 v. H.) und bei den Leichtern und Schuten 1122 Schiffe (10,32 v. H.). Der Zahl nach hatte der Monat Juli den stärksten Verkehr aufzuweisen mit 5751 Schiffen, nach dem Raumgehalte der Monat Oktober mit 1 027 873 R.T. Am geringsten war der Verkehr in den Monaten Januar (3488 Schiffe) und Februar (595 242 R.T.). Im übrigen ist der Gesamtverkehr in allen Monaten, abgesehen von Mai, Oktober, November und Dezember, nicht unerheblich gestiegen.

Der Durchgangsverkehr, bei dem der Kanal auf der ganzen Strecke mit seinen beiden Endschleusen durchfahren wird, umfaßte:

Im Jahre	Dampfschiffe	R.T.	Segelschiffe	R.T.	Leichter und Schuten	R.T.
1912	15 557	7 161 207	9 257	475 100	2 157	744 109
1911	13 903	5 968 696	9 269	460 966	1 959	683 136

also 1912 zusammen 26 971 Schiffe mit 8 380 416 R.T. gegen 25 131 Schiffe mit 7 112 798 R. T. im Vorjahre, während der Küstenfrachtverkehr gestiegen ist von 34 160 Schiffen mit 2 640 644 R.T. im Jahre 1911 auf 38 488 Schiffe mit 2 782 506 R.T. im Jahre 1912. Den größten Verkehr hatten von den in Betracht kommenden Häfen nach der Schiffszahl die am Kanal selbst gelegenen, nach dem Raumgehalte die Ostseehäfen. Fahrgäste wurden von 3 090 Schiffen, die hauptsächlichsten Frachtgüter (Kohlen, Steine, Eisen, Holz, Koks, Getreide, Vieh, Petroleum, Phosphat, Salz, Zucker usw.) von 31 404 Schiffen befördert. Abgenommen hat die Zahl der Schiffe, die Getreide und Vieh geladen hatten, bei den übrigen Ladungen ist allgemein ein namhafter Zuwachs eingetreten.

Neben der deutschen Kriegsmarine, die den Kanal mit 1400 Fahrzeugen befahren hat (darunter 9 Linienschiffe, 4 große und 86 kleine Kreuzer, 893 Torpedoboote und 97 Spezialschiffe), haben sechs englische, zwei griechische, ein russisches und ein dänisches Kriegschiff den Kanal benutzt. Von den Handelschiffen haben 83,92 v. H. die deutsche, 4,59 v. H. die niederländische, 3,59 v. H. die schwedische, 3,4 v. H. die dänische, 2,06 v. H. die norwegische, 1,19 v. H. die russische, 0,9 v. H. die britische, 0,14 v. H. die belgische und 0,07 v. H. die französische Flagge geführt; der Rest von 0,14 verteilt sich auf andere Flaggen.

Die Zahl der Seedampfer, die im Jahre 1912 den Kanal durchfahren haben, ist auf 14 948 angewachsen; ihre Durchfahrtzeit hat im Mittel betragen bei einem Tiefgange von 5,4 m 9 Stunden 59 Minuten, bei einem Tiefgange von 5,5 bis 6,9 m 13 Stunden 23 Minuten und bei einem Tiefgange von mehr als 7 m 17 Stunden 35 Minuten. Die Fahrzeit ist gegen früher kürzer geworden; dies ist auf die zum Teil schon erreichte Erweiterung des Kanalprofils zurückzuführen. Wie der Seedampferverkehr hat auch der Schleppzugverkehr zugenommen: im Jahre 1912 haben 12 487 Schleppzüge

mit 33 804 Fahrzeugen den Kanal befahren gegen 8566 Schleppzüge mit 25 827 Fahrzeugen im Jahre 1911.

Die Einnahmen haben sich 1912 auf 4 702 355 ℳ (1911: 4 010 845 ℳ), die Ausgaben auf 3 474 320 ℳ (1911: 3 203 482 ℳ) belaufen. Der Überschuß beträgt somit 1 228 035 ℳ.

Am 1. Juli 1912 ist für die beim Betriebe des Kaiser-Wilhelm-Kanals beschäftigten Arbeiter eine Pensionskasse ins Leben getreten, deren Mitgliederzahl Ende 1912 1081 und deren Vermögen 54 803 ℳ (einschließlich 28 013 ℳ Reichszuschuß) betrug. Schließlich bedarf der Erwähnung, daß von den Bauvereinen für den Kaiser-Wilhelm-Kanal bis zum 31. März 1913 140 Häuser mit 373 Wohnungen errichtet und fertiggestellt worden sind, die zu mäßigen Preisen an die Vereinsmitglieder abgegeben werden.

Deutscher Sprachunterricht für chinesische Angestellte der deutschen Postämter in Schanghai und Hankau. Zur Heranbildung von Chinesen für die Verwendung bei deutschen Geschäftshäusern und Behörden in China hat die deutsch-chinesische Medizinschule in Schanghai und die deutsch-chinesische Schule in Hankau einen besonderen Unterricht für chinesische Angestellte (Boys und Kulis) zur Erlernung der deutschen Sprache eingerichtet. Die Veranstaltung besteht in Schanghai seit dem 1. April 1910. Aus bescheidenen Anfängen (13 Schüler in 2 Klassen) hervorgegangen, hat sie sich gut entwickelt, so daß bereits im Herbste 1912 die Heranziehung eines zweiten Lehrers nötig wurde. Der Lehrgang ist zweijährig dergestalt, daß halbjährlich — im Frühjahr und im Herbste — neue Schüler aufgenommen werden. Nach erfolgreicher Beendigung des Lehrganges sind die Teilnehmer in der deutschen Sprache so weit ausgebildet, daß sie bei deutschen Geschäftshäusern und Behörden mit Nutzen Verwendung finden können. Bisher hat sich nur ein kleiner Teil der Schüler durch die Schwierigkeiten der deutschen Sprache vom Weiterstudium zurückschrecken lassen. Die überwiegende Mehrzahl ist mit andauerndem Fleiße bis zum Schlusse dem Gange des Unterrichts gefolgt und hat das erstrebte Ziel erreicht.

Von den chinesischen Angestellten der wichtigen deutschen Postämter in Schanghai und Hankau war bisher keiner der deutschen Sprache mächtig. Der Mangel hatte sich bei der stetig wachsenden Zahl des deutsch sprechenden Publikums im Verkehr am Postschalter und im Fernsprechbetriebe immer mehr nachteilig bemerkbar gemacht. Es lag daher der Gedanke nahe, jenen deutschen Unterricht auch postdienstlichen Zwecken nutzbar zu machen. Das ist seit Anfang 1913 in der Weise geschehen, daß von den im Postdienste beschäftigten Chinesen in Schanghai sieben Hilfsbeamte und zwei Hilfschreiber, in Hankau ein Hilfsbeamter, ein im Fernsprechdienst tätiger gehobener Unterbeamter, ein Postbote und ein Telegraphenarbeiter am deutschen Sprachunterrichte — wöchentlich drei Stunden — teilnehmen. Es besteht die Absicht, aus den neun Schülern in Schanghai eine besondere Klasse zu bilden, in der namentlich Gewicht auf die Erlernung der im Postdienste vorkommenden Ausdrücke und Redewendungen gelegt werden soll.

LITERATUR.

Weltverkehr und Weltwirtschaft, Monatsschrift, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. — Hermann Paetel, Verlag G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf.

Im Augusthefte behandelt Dr. Albrecht Wirth-München (»Die Internationalität der großen Konzerne«) das Herauswachsen geschäftlicher Großunternehmungen und Wirtschaftsbetriebe über die Grenzen des Heimatlandes an mehreren Beispielen (Presse, Waffenindustrie, Reedereien, Banken, Bergwerke). Jenes Herauswachsen kann, was namentlich bei mehreren amerikanischen Trusten der Fall ist, dem eigenen Lande durch Bereicherung der Nationalwirtschaft Vorteil bringen, es kann ihm aber auch politisch und wirtschaftlich zum Nachteil gereichen.

Frhr. von Kappherr-Steglitz (»Die Russifizierung der finnischen Bahnen«) erörtert das Streben Rußlands, eisfreie Ozeanhäfen in seinen Besitz zu bringen.

Geh. Baurat Prof. de Thierry-Charlottenburg (»Die jüngste Entwicklung des Suezkanals und seine Zukunftsaussichten«) bespricht die unter der siebenzehnjährigen Wirksamkeit des bisherigen Vorsitzenden der Suezkanalgesellschaft, Prinzen von Arenberg, ausgeführten Verbesserungen am Kanal. Das Kanalbett und die Einfahrtsrinne von Port Said sind seit 1896 erheblich verbreitert und vertieft, die Hafenschutzdämme von Port Said verlängert worden; jetzt wird an einer weiteren Vertiefung auf 12 m gearbeitet. Die Durchfahrtszeit beträgt 16 Stunden 19 Minuten, die Strandungen im Kanal haben um $^2/_3$ abgenommen und sind auf 1 v. H. der Schiffszahl zurückgegangen. Die Kanalgebühr ist von 9 frcs auf 6 frcs 25 c für die Tonne, mithin um rund 30 v. H. ermäßigt worden und entspricht jetzt dem für den Panamakanal bei seiner Eröffnung 1915 in Aussicht genommenen Satze von 1 Dollar 20 Cents. Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ist glänzend, die Rücklagen, die außerordentliche Rücklage für Einnahmeschwankungen und der Tilgungsfonds haben eine erkleckliche Höhe erreicht, der Gewinnanteil ist auf 165 frcs gestiegen. Nach Ansicht des jetzigen Vorsitzenden Jonnart wird der Suezkanal, da die Kanalgebühr Hand in Hand mit den rechtzeitig vorgenommenen Verbesserungen der Fahrrinne herabgesetzt wurde, auf die Dauer keine schädlichen Rückwirkungen vom Panamakanal zu gewärtigen haben.

Dr. Joachim Graßmann-Bagdad (»Die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris«) schildert die infolge des verwahrlosten Zustandes der Flußbetten daniederliegende Schiffahrt in den beiden natürlichen Verbindungsstraßen des einst so fruchtbaren und reichen Mesopotamien. Das vom Euphrat durchflossene Gebiet ist größtenteils Wüste; aussichtsreicher wäre die Regelung des Tigrislaufs; diesen wollen jedoch die bekannten Willcocksschen Bewässerungspläne nur als Wasserzubringer für die Bewässerungsanlagen benutzen, so daß eine Schiffahrt auf ihm nicht mehr möglich wäre.

Weitere Aufsätze betreffen die Entwicklung des deutschen Postwesens in den deutschen Schutzgebieten und die Bernsteinwege des Altertums.

Unter den »verkehrspolitischen Tagesfragen« wird der noch immer andauernde Wettbewerb zwischen den die Zufahrt zum St. Gotthard bildenden deutschen Eisenbahnlinien erörtert und die weitere Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen als Voraussetzung für die zweckmäßige Ausgestaltung der verschiedenen Wege von Deutschland zum Gotthard bezeichnet.

An der Spitze einer ganzen Reihe von Einzelnachrichten sind anläßlich der Eröffnung der Lötschbergbahn die längsten Eisenbahntunnel der Welt zusammengestellt. Der längste deutsche Tunnel wird demnächst der seiner Vollendung entgegengehende Distelrasentunnel zwischen Schlüchtern und Flieden an der Berlin–Frankfurter Strecke mit 6300 m sein.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 24. BERLIN, DEZEMBER. **1913.**

Die Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen.

Von Ober-Postpraktikant **Feuerhahn** in Berlin.

Die im Archiv 1912, S. 533 ff., beschriebenen Zentral-Anrufschränke M 11 für Telegraphenleitungen sind im Laufe der Zeit bei einer größeren Zahl von Telegraphenanstalten aufgestellt worden und haben sich sowohl apparat- als auch betriebstechnisch im allgemeinen bewährt. Da die a. a. O. dargestellten Schränke zu 50 Leitungen mit und ohne Vielfachfeld und die Schränke zu 60 Leitungen aber nur bei Ämtern größeren Umfanges verwendet werden können, sind auch Schränke mit geringerer Aufnahmefähigkeit gebaut worden, damit die Zentralisierung des Betriebs auch bei kleineren Anstalten durchgeführt werden kann. Es sind dies die Zentral-Anrufschränke für 30 und für 20 Leitungen.

Die Schränke für 30 Leitungen (Abb. 1) entsprechen in der Bauart, abgesehen davon, daß sie nur einen Arbeitsplatz haben, den Schränken für 50 Leitungen. Sie sind 1,06 m hoch, 0,86 m tief und 0,92 m breit, die Tischhöhe beträgt 0,78 m. Sie sind zur Anschließung von 10 Empfangs- und von 2 Aufsichtsapparaten eingerichtet, ferner können 6 Übertragungs-Schnurpaare und 6 Übertragungs-Einzelschnüre (je 3 ankommend und abgehend) eingesetzt werden. Die Schaltung stimmt mit der der Schränke für 50 Leitungen überein (vgl. Archiv 1912, S. 548, Abb. 17).

Die Anrufschränke für 20 Leitungen (Abb. 2, 3 und 4) sind, da sie nur bei kleineren Ämtern verwendet werden sollen, von einfacherer Bauart als die anderen Schränke. Sie haben auch keinen Unterbau und müssen infolgedessen auf vorhandenen Tischen mit Ausschnitt in der Tisch-

platte aufgestellt werden. Sie sind 0,40 m hoch, 0,68 m breit und im Oberbau 0,33 m tief. Die Schaltung entspricht in den Grundzügen der der übrigen Schrankarten, insbesondere können auch bei diesen Schränken die Vorteile

Abb. 1.



ausgenutzt werden, die durch den Betrieb der Empfangsapparate in Ortstromkreisen geboten werden. An einen Schrank können 8 Empfangsapparate angeschlossen werden; er wird mit 6 Schnurpaaren für Übertragungen ausgerüstet. Schnüre für Verbindungen von Schrank zu Schrank sind nicht vorgesehen, ebenso ist eine Einrichtung zum Geben des Schlußzeichens von

Abb. 2.

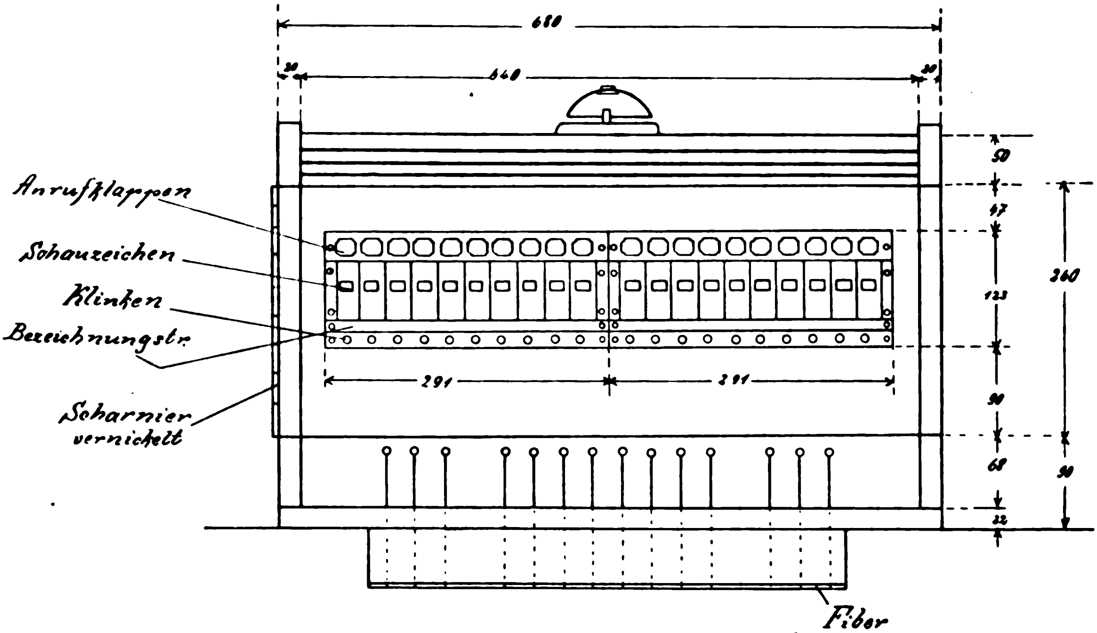
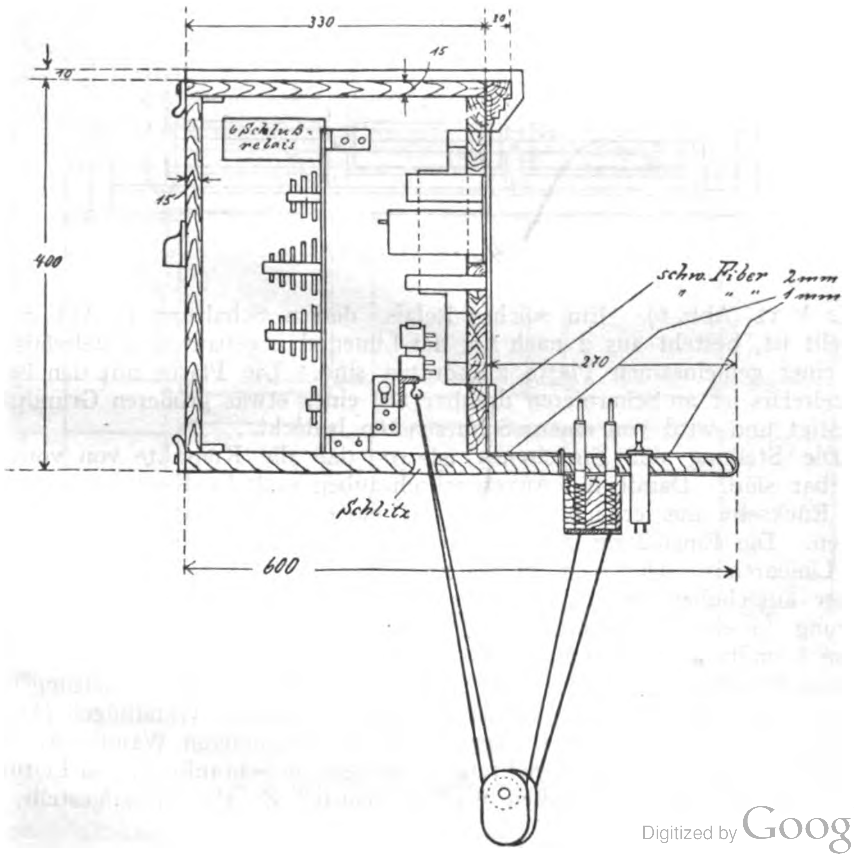

680
20
640
20
50
47
123
90
68
22
260
90
Anrufklappen
Schauzeichen
Klinken
Bezeichnungstr.
Scharnier vernickelt
291
291
Fiber

Abb. 3.

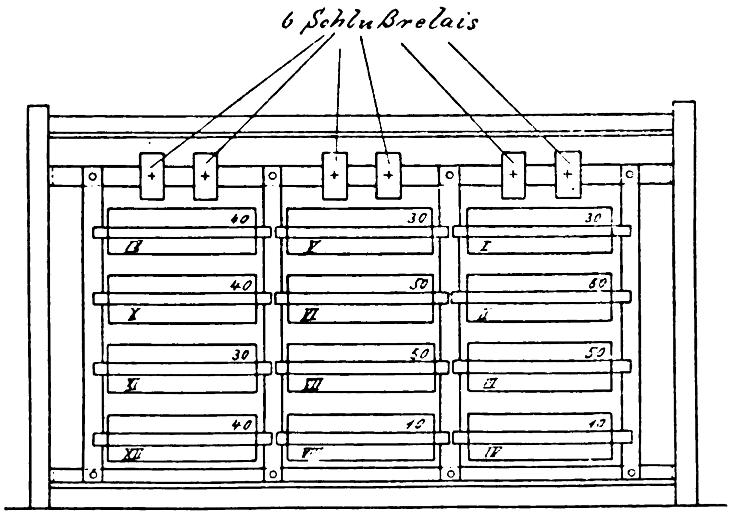

330
20
10
15
6 Schlußrelais
15
400
schw. Fiber 2 mm
" " 1 mm
270
Schlitz
600

den Empfangsapparaten aus nicht vorhanden. An die Stelle von Glühlampen für die Schlußzeichengebung der Übertragungschnurpaare sind Sternschauzeichen getreten.

Die Linien- und die Zeitrelais werden bei dem Schranke für 30 Leitungen auf dem üblichen Gestelle *LZ* befestigt, für den 20-teiligen Schrank wird ein Wandbügel (Abb. 5) zur Anbringung der langsamen Unterbrecher, der Linien- und der Zeitrelais und der Übertragungsrelais geliefert. Für Sicherungen ist auf dem Wandbügel kein Platz vorgesehen, da die Ortsbatterie bei diesen Einrichtungen wohl stets aus Trockenelementen gebildet werden kann.

Eine Vervollkommnung der Zentralisierungseinrichtungen ist dadurch erreicht worden, daß nicht mehr die im Archiv 1912 beschriebenen Übertragungsrelais für die Übertragungen benutzt werden, sondern die Zwillings-

Abb. 4.

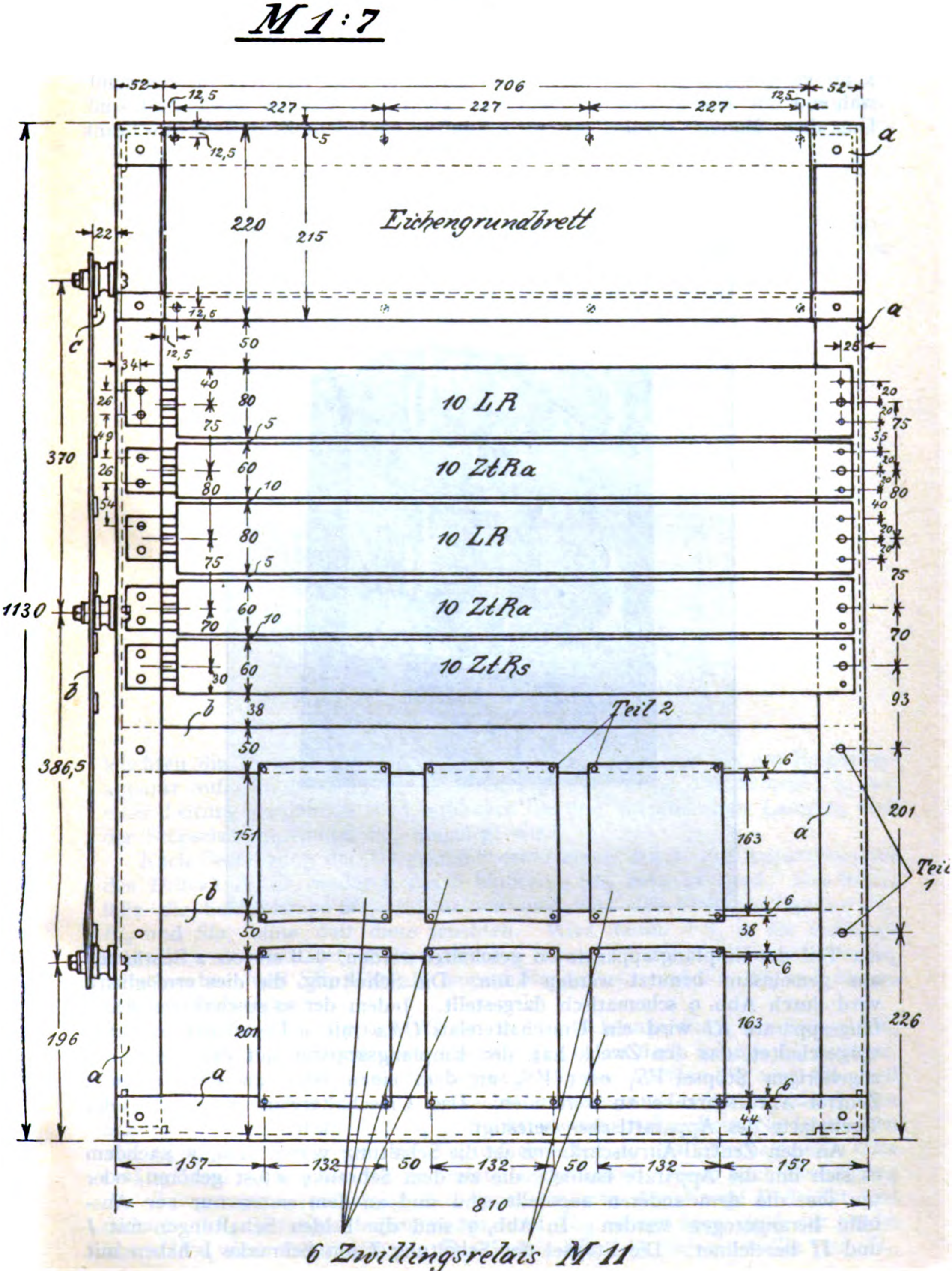


relais M 11 (Abb. 6). Ein solches Relais, dessen Schaltung in Abb. 7 dargestellt ist, besteht aus 2 nach Art der Linienrelais gebauten Einzelrelais, die auf einer gemeinsamen Platte angeordnet sind. Die Platte mit den beiden Einzelrelais ist an Scharnieren drehbar auf einer etwas größeren Grundplatte befestigt und wird von einem Schutzkasten bedeckt.

Die Stellung der Einzelrelais ist so, daß die Kontakte von vorn gut sichtbar sind. Damit die Ankerbockschrauben und die Kontakte auch von der Rückseite aus erreichbar sind, hat die drehbare Platte Ausschnitte erhalten. Die Einstellung der Einzelrelais geschieht nach den Vorschriften für die Linienrelais. Dabei ist zu beachten, daß der Kontakt R_2 (Abb. 7) etwas früher aufgehoben werden muß als der Kontakt R_1, damit bei der Übertragung in eine Ruhestromleitung deren mitarbeitendes Linienrelais das in Ruhe befindliche Einzelrelais nicht beeinflußt.

Die Zwillingsrelais M 11 werden bei den Schränken zu 20 Leitungen zusammen mit den übrigen Relais an dem erwähnten Wandbügel (Abb. 5), bei den Schränken zu 30 Leitungen an einem besonderen Wandbügel untergebracht. Bei größeren Einrichtungen mit einem Schranke für 50 Leitungen oder mit mehreren Schränken wird ein Gestell *Z* (Abb. 8) aufgestellt, das

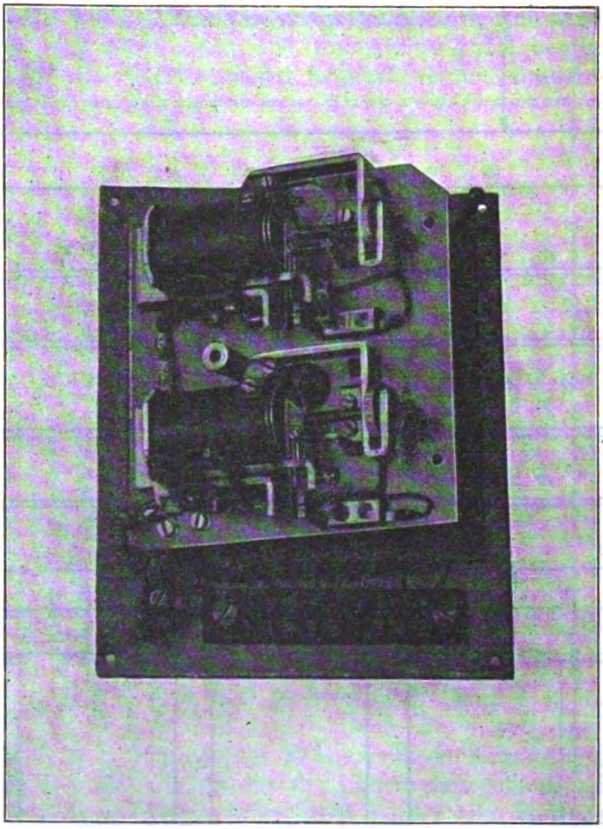
Abb. 5.


M 1:7
Eichengrundbrett
10 LR
10 ZtRa
10 LR
10 ZtRa
10 ZtRs
Teil 2
Teil 1
6 Zwillingsrelais M 11

30 Zwillingsrelais M 11 aufzunehmen vermag und für Ämter mit 2 Schränken für je 50 Leitungen ausreicht.

Da bei Ämtern mit mehreren Zentral-Anrufschränken bisher besondere Empfangsapparate an jeden Zentral-Anrufschrank angeschaltet worden sind, kann es vorkommen, daß es an einem Schranke an Apparatbeamten fehlt, während an einem anderen Schranke nicht alle Beamte beschäftigt sind. Um dem Mangel abzuhelfen, wird künftig an jedem Zentral-Anrufschrank

Abb. 6.



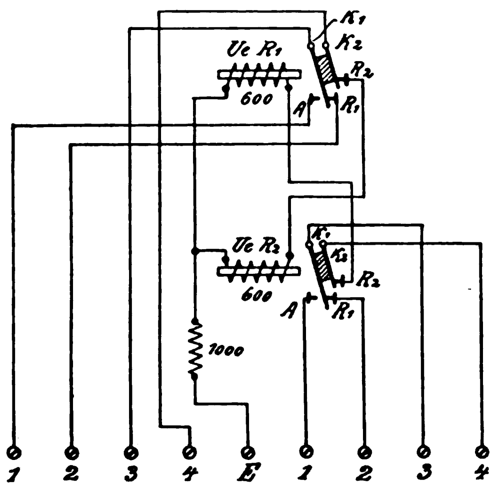
ein Teil der Empfangsapparate so geschaltet werden, daß er von 2 Schränken aus gemeinsam benutzt werden kann. Die Schaltung, die dies ermöglicht, wird durch Abb. 9 schematisch dargestellt. Jedem der so geschalteten Empfangsapparate *Kl* wird ein Umschalterelais *URa* mit 4 Umschaltekontakten vorgeschaltet, das den Zweck hat, den Empfangsapparat mit dem einen der zugehörigen Stöpsel VS_1 oder VS_2 an dem einen oder an dem anderen Zentral-Anrufschranke zu verbinden. Das Umschalterelais wird unter der Tischplatte des Apparattisches befestigt.

An den Zentral-Anrufschränken ist die Schaltung verschieden, je nachdem es sich um die Apparate handelt, die zu dem Schranke selbst gehören, oder um die, die dem anderen zugeteilt sind und an dem ersten nur zur Aushilfe herangezogen werden. In Abb. 9 sind die beiden Schaltungen mit *I* und *II* bezeichnet. Die Stöpsel der Schaltung *I* am Schranke I haben mit

denen der Schaltung *II* am Schranke II, die der Schaltung *I* am Schranke II mit denen der Schaltung *II* am Schranke I gemeinsame Umschalterelais und Empfangsapparate Zu jedem Stöpsel der Schaltung *I* gehören ein Schlußrelais SR_1, ein Stöpselsitzumschalter Su_1, eine Taste ts_1, eine weiße Schlußlampe Sls_1 und eine grüne Freimeldelampe Fl_1. Bei der Schaltung *II* gehören zu jedem Empfangstöpsel ein Stöpselsitzumschalter Su_2, eine Taste ts_2, eine weiße Schlußlampe Sls_2 und eine grüne Freimeldelampe Fl_2. Die Empfangsapparate sind dem Schranke zugeteilt, mit dem sie durch Schaltung *I* verbunden sind, an den anderen Schrank, mit dem sie durch Schaltung *II* in Verbindung stehen, dürfen sie nur zur Aushilfe herangezogen werden.

Die zum Dienste erscheinenden Beamten melden sich bei dem Beamten des ersten Schrankes. Wird nun die Taste ts_1 gedrückt und festgestellt, so

Abb. 7.

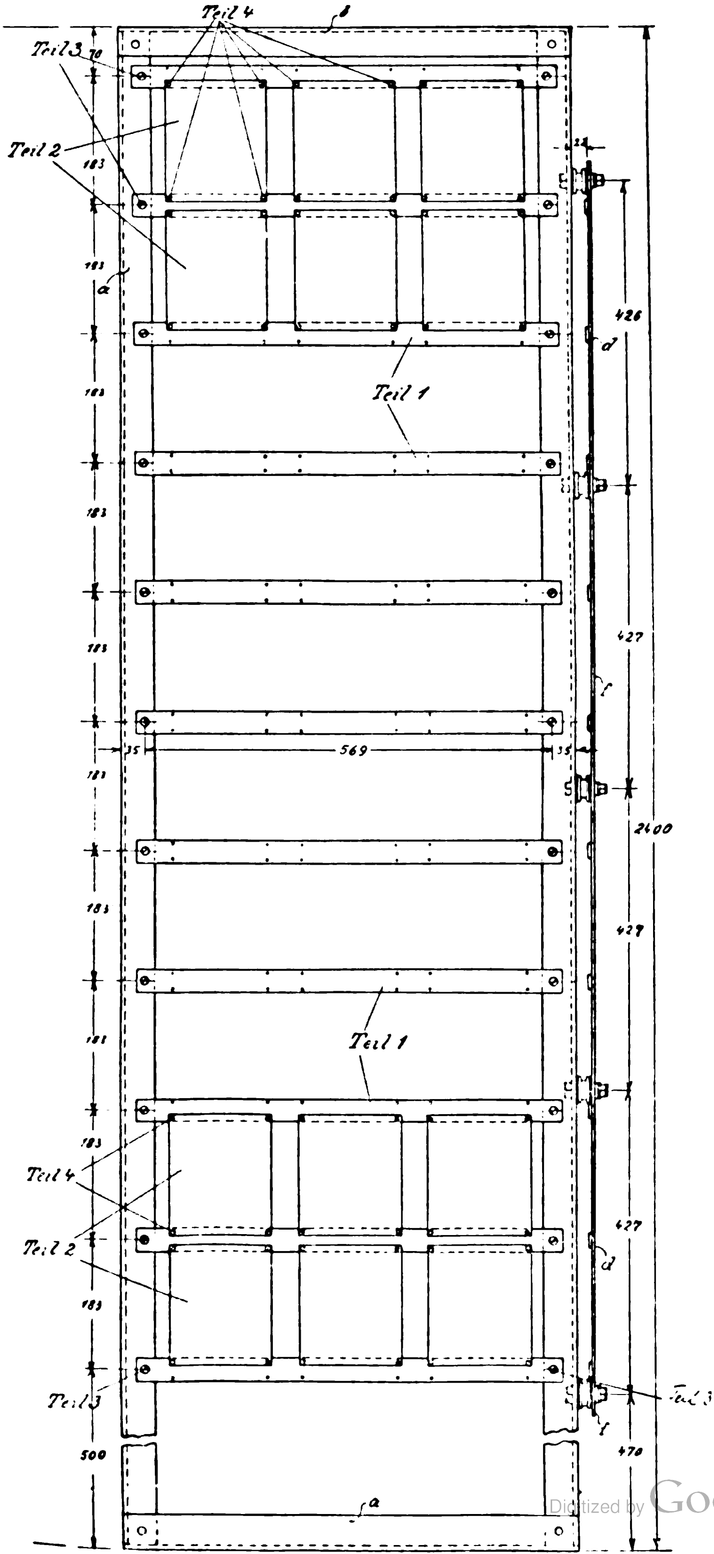


leuchten die Freimeldelampen Fl_1 und Fl_2 und die Lampe *Sla* am Empfangsapparat auf. Wenn dann der Empfangsapparat durch den Stöpsel VS_1 mit einer Leitung verbunden wird, erlöschen die drei vorgenannten Lampen, weil der Stöpselsitzumschalter Su_1 umgelegt wird.

Nach Beendigung der Telegrammübermittelung drückt der Apparatbeamte den Druckknopf *D*, wodurch das Schlußrelais SR_1 betätigt wird. Das Relais läßt die Schlußlampe Sls_1 aufleuchten und hält sich über die Lampen Fl_1, Fl_2 und *Sla*, ohne daß diese leuchten. Wird darauf VS_1 in die Ruhelage gebracht, so wird der Haltestromkreis von SR_1 durch Umlegen von Su_1 unterbrochen, und SR_1 fällt ab, worauf Sls_1 erlischt und Fl_1, Fl_2 und *Sla* zu leuchten beginnen.

Soll der Empfangsapparat *Kl* am zweiten Schranke durch den Stöpsel VS_2 mit einer Leitung verbunden werden, was geschehen darf, solange Fl_2 leuchtet, so erlöschen beim Anheben des Stöpsels VS_2 die Lampen Fl_1 und *Sla*, weil Su_2 umgelegt wird. Fl_2 bleibt zunächst brennen und erinnert dadurch den Schrankbeamten daran, daß ts_2 gedrückt werden muß. Beim Niederdrücken von ts_2 wird 1. der Strom von Fl_2 unterbrochen, 2. das Umschalterelais *URa* betätigt und 3. Sls_2 an den Stromlauf angeschaltet. Wenn nach Beendigung der Telegrammübermittelung der Apparatbeamte den Knopf *D* drückt und dadurch SR_1 betätigt beginnen Sls_1 und Sls_2 zu leuchten und der Strom über *URa* wird unterbrochen. Das Relais SR_1 hält sich über *Sla* und Fl_1,

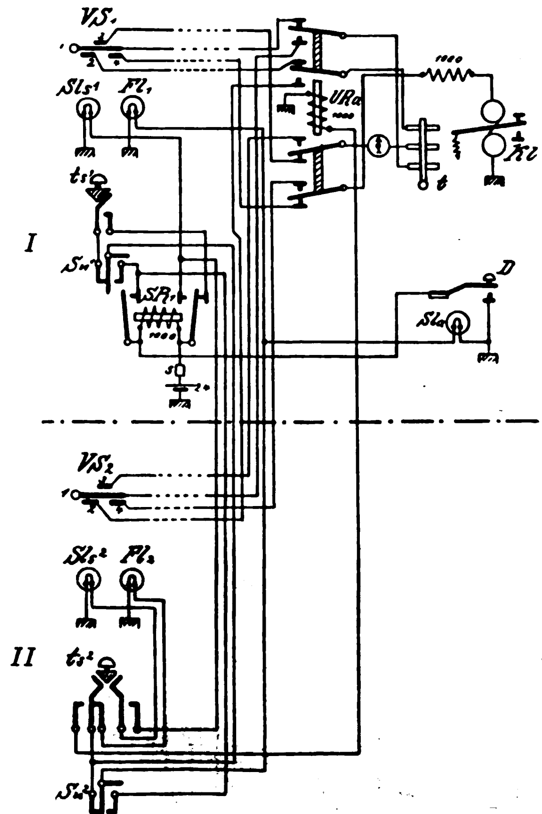
Abb. 8.


Teil 4
Teil 3
Teil 2
Teil 1
Teil 1
Teil 4
Teil 2
Teil 3
569
35
35
426
427
427
427
470
2400
183
500
70

die aber nicht brennen. Durch Umlegen von Su_2 wird der Haltestromkreis von SR_1 unterbrochen, der Anker des Relais SR_1 fällt ab, Sls_1 und Sls_2 erlöschen, Fl_1 und *Sla* beginnen zu leuchten. Fl_2 leuchtet auf, wenn VS_2 und ts_2 in die Ruhelage gebracht worden sind.

Ist der Empfangsapparat *Kl* durch VS_1 mit einer Leitung verbunden, so ist eine Störung der Telegrammübermittelung vom anderen Schranke aus unmöglich. Arbeitet *Kl* dagegen über VS_2, so kann die Übermittelung durch

Abb. 9.

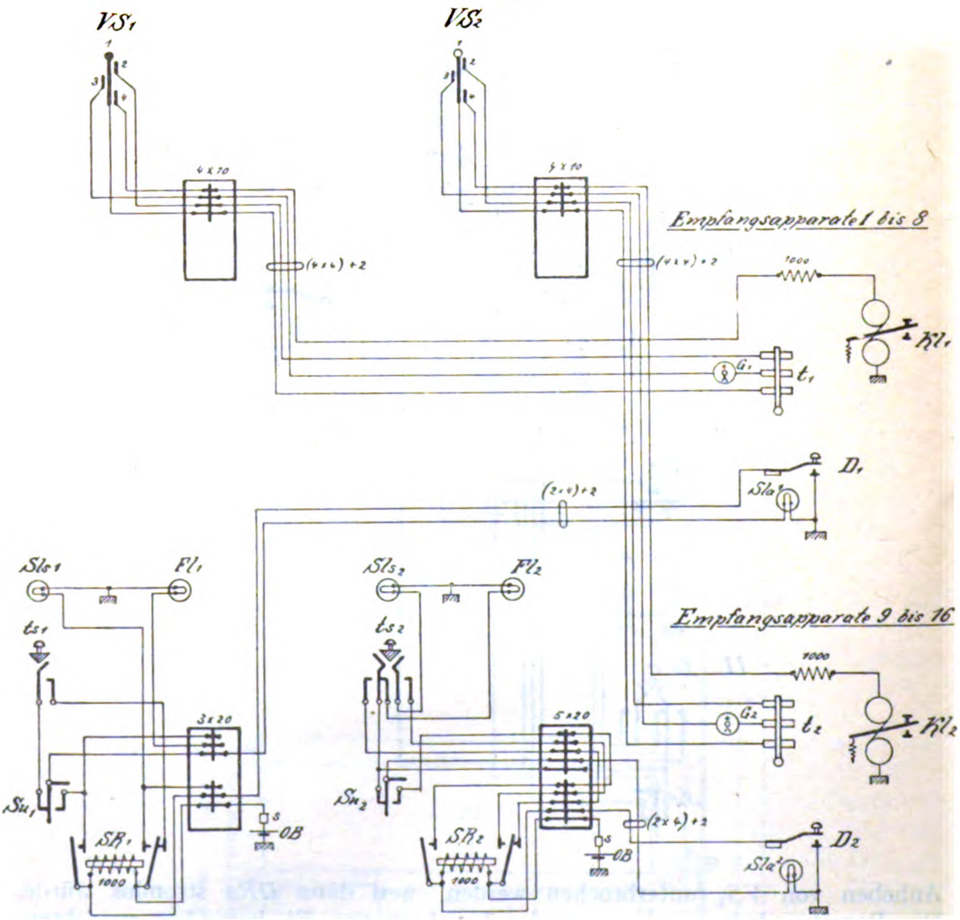


Anheben von VS_1 unterbrochen werden, weil dann *URa* stromlos würde. Die Beamten haben daher auf das Leuchten von Fl_1 besonders zu achten. Soll der Apparat *Kl* durch VS_2 mit einer Leitung verbunden werden, so ist zunächst VS_2 in die Klinke einzuführen, erst dann ist ts_2 zu drücken. Würde ts_2 gedrückt werden, bevor VS_2 angehoben ist, so könnte es vorkommen, daß im gleichen Augenblicke, wo Fl_1 noch brennt ts_2 aber schon gedrückt ist, VS_1 ebenfalls gestöpselt wird. Die mit VS_2 verbundene Leitung wäre alsdann isoliert. Wird bei Aufhebung einer über VS_2 bestehenden Verbindung die Taste ts_2 erst nach dem Zurückführen des Stöpsels VS_2 geöffnet, oder wird die Öffnung der Taste ts_2 völlig versäumt, obwohl die Lampe Fl_2 durch ihr Nichtleuchten den Schrankbeamten daran erinnert, so können trotzdem mit dem Apparat *Kl* Verbindungen durch VS_1 ausgeführt werden, da Fl_1 brennt. Beim Aufheben von VS_1 wird dann der durch ts_2

über *URa* geschlossene Strom unterbrochen, der nach dem Drücken von *D* unterbrochen, dann aber nach dem Zurückführen von VS_2 wieder geschlossen worden ist. Fl_2 zeigt durch ihr Nichtleuchten an, daß ohne Rücksicht auf die Reihenfolge entweder ts_2 oder VS_2 und Su_2 noch nicht in die Ruhelage gebracht sind.

Die Montageschaltung wird durch Abb. 10 und 11 veranschaulicht. Man ersieht daraus, daß durch entsprechende Verbindungen an den Lötösenstreifen

Abb. 10.



die Stöpsel sowohl an je einen besonderen (Abb. 10) als auch an einen gemeinsamen Klopfer (Abb. 11) angeschlossen werden können. Es ist daher möglich, einen so eingerichteten Schrank nicht nur für sich mit besonderen Empfangsapparaten, sondern auch zusammen mit einem anderen Schranke und gemeinsamen Apparaten zu verwenden.

Bei den zuerst aufgestellten Schränken konnte als Ortsbatterie überall die Zentralbatterie des Fernsprechamts mitbenutzt werden. Neuerdings sind aber Einrichtungen in Betrieb genommen, bei denen die Ortsbatterie, weil eine Zentralbatterie nicht vorhanden war, aus neuen Trockenelementen gebildet worden ist. Die Zahl der in Reihe geschalteten Elemente (18) ist so

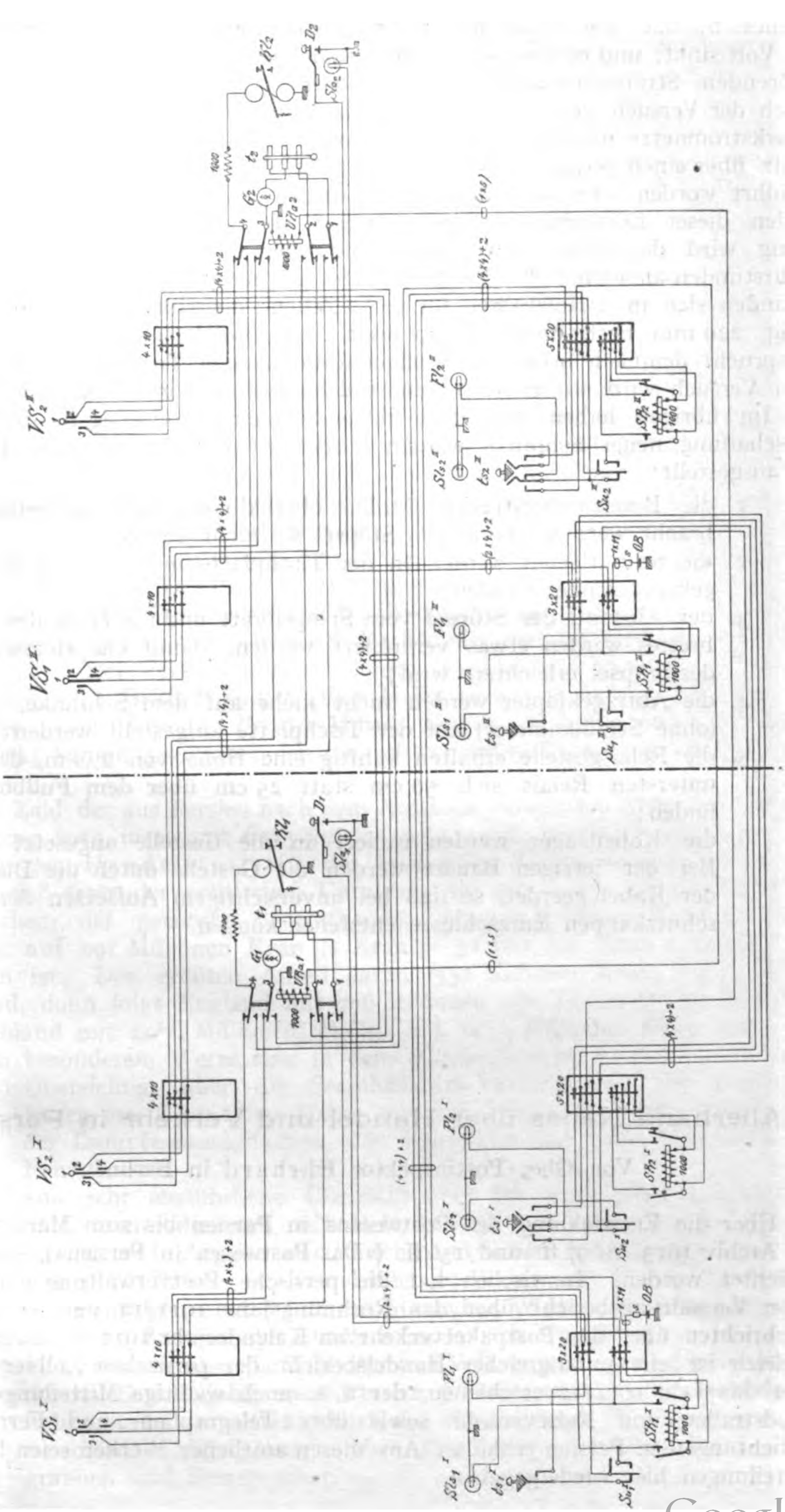


Abb. 11.

bemessen, daß die Spannung während des Betriebs möglichst nicht unter 24 Volt sinkt, und es sind so viele Reihen nebeneinander geschaltet, daß keine störenden Stromschwankungen vorkommen können. An anderer Stelle ist auch der Versuch gemacht worden, den Strom für die Ortstromkreise einem Starkstromnetze unmittelbar zu entnehmen. Um dies zu ermöglichen, ist das Netz über einen geeigneten Widerstand an 20 Edisonsammler (24 Volt) herangeführt worden, die als Pufferbatterie dienen. Der Ortstrom wird von den Polen dieser Edisonbatterie abgenommen. Je nach dem Sinken der Spannung wird das Netz entweder dauernd oder nur während der Hauptverkehrstunden angeschaltet. Die Schalttafel ist nur 35 cm^2 groß; die Sammler befinden sich in 2 Holzkasten für je 10 Zellen; die Holzkasten sind 312 mm lang, 220 mm hoch und 105 mm breit. Eine solche Ortsbatterieanlage beansprucht demnach bedeutend weniger Raum als eine Trockenbatterie. Durch den Versuch wird ermittelt werden, welche Anlage wirtschaftlicher arbeitet.

Im übrigen haben sich noch folgende kleine Änderungen, die bei der Beschaffung neuer Schränke werden ausgeführt werden, als wünschenswert herausgestellt:

1. die Bezeichnungstreifen werden oberhalb der Klinkenstreifen angebracht werden, damit die Stöpsel sie nicht verdecken;
2. die Schnurlöcher werden in der Tischplatte mit der Stöpselnummer gekennzeichnet werden;
3. der Abstand der Stöpsel vom Spiegelbrett und die Höhe des Spiegelbrettes werden etwas vergrößert werden, damit das Herausnehmen der Stöpsel erleichtert wird;
4. die Abfrageklopfer werden nicht mehr auf dem Schranke, sondern (ohne Schallkammer) auf der Tischplatte aufgestellt werden;
5. die Relaisgestelle erhalten künftig eine Höhe von 2,40 m, damit die untersten Relais sich 50 cm statt 25 cm über dem Fußboden befinden;
6. die Kabelträger werden isoliert an die Gestelle angesetzt werden. Bei der jetzigen Bauart werden die Gestelle durch die Bleimäntel der Kabel geerdet, so daß bei unvorsichtigem Aufsetzen der Relaisschutzkappen Kurzschlüsse entstehen können.

Allerhand Neues über Handel und Verkehr in Persien.

Von Ober-Postinspektor Ehrhard in Berlin.

Über die Entwicklung des Postwesens in Persien bis zum März 1911 ist im Archiv 1913, S. 97 ff. und 156 ff. (»Das Postwesen in Persien«), eingehend berichtet worden. Inzwischen hat die persische Postverwaltung einen weiteren Verwaltungsbericht über das Rechnungsjahr 1911/12 und statistische Nachrichten über den Postpaketverkehr im Kalenderjahr 1912 herausgegeben; zugleich ist ein umfangreicher Handelsbericht der persischen Zollverwaltung über das Jahr 1911/12 erschienen, der u. a. auch wichtige Mitteilungen über Landstraßen und Reiseverkehr sowie über Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen in Persien enthält. Aus diesen amtlichen Werken seien folgende Mitteilungen hier wiedergegeben.

Der Postpaketverkehr nach Persien ist in dauernder Zunahme begriffen; die Zahl der in Persien vom Ausland eingegangenen Postpakete hat betragen:

	1904/05	1 574	Stück,
	1905/06	13 185	-
	1906/07	38 032	-
	1907/08	60 740	-
	1908/09	66 746	-
	1909/10	192 483	-
	1910/11	272 686	-
im Kalenderjahr	1911	321 339	-
-	1912	330 423	- .

Die verhältnismäßig geringe Zunahme der Gesamtzahl der Pakete im Jahre 1912 ist darauf zurückzuführen, daß einer starken Zunahme des Paketverkehrs im ganzen eine beträchtliche Abnahme des Verkehrs mit einzelnen Ländern gegenübersteht. Auffällig ist die große Abnahme der Pakete mit Wertangabe, die von 101 872 Stück 1911 auf 53 764 Stück 1912 zurückgegangen sind. Fast der ganze Paketverkehr Persiens mit den europäischen Ländern geht über Rußland, davon zwei Drittel über Enseli (1911: 211 041 Stück), ein Fünftel über Djulfa (62 821 Stück), ein Zehntel über Badjgiran (36 392 Stück); der Rest verteilt sich auf die drei anderen persisch-russischen Grenz-Eingangspostanstalten (Astara, Mechedisser und Bender Gez, zusammen 9872 Stück). Der Verkehr über die Türkei (Bajazid und Hanekin, zusammen 503 Stück), über Britisch Indien (Kuh Malek Siah, 326 Stück) und über den Persischen Golf (Buschir, Bender-Abbas, Lingah, Mohammerah, zusammen 384 Stück) kommt gegenüber den russisch-persischen Verkehrszahlen kaum in Betracht.

Die Zahl der aus Persien nach dem Auslande versandten Pakete ist gering; sie betrug 1911 insgesamt 6073 Stück, davon 4608 mit Wertangabe.

Aus der Handelstatistik der persischen Zollverwaltung ist zu ersehen, daß trotz der politischen Unruhen, die seit vielen Jahren das Land heimsuchen, der persische Gesamthandel von 449 Millionen Kran im Jahre 1901/02 auf 991 Millionen Kran (1 Kran = 32 Pf.) im Jahre 1911/12 angewachsen ist. Den größten Anteil daran (552 Millionen Kran) hat natürlich Rußland, dann folgt England mit 276 Millionen, die Türkei mit 59 Millionen, Deutschland mit $21^1/_2$ Millionen, Italien mit $12^1/_2$ Millionen Kran usw.

Von besonderem Werte sind in dem Handelsbericht:

a) Übersichten über die Seeschiffahrts-Verbindungen der persischen Häfen am Kaspischen Meere und am Persischen Golfe mit Angabe der Dampfergesellschaften, der Fahrpläne und Fahrpreise sowie der Fahrtdauer;

b) eine sehr ausführliche Übersicht über die wichtigsten Landstraßen in Persien, die sich zur Beförderung von Reisenden und Gütern eignen, mit Angabe der durchschnittlichen Beförderungsdauer für Reisen zu Pferde, zu Kamel oder zu Wagen, der Preise, der Namen der Fuhrunternehmer und mit nützlichen Winken für Reisende; auch über den Zustand der Straßen finden sich Angaben;

c) eine Statistik über die Zahl, Art und Volkszugehörigkeit der Reisenden, die im Berichtsjahre nach Persien gekommen sind oder es verlassen haben, und zwar getrennt nach den verschiedenen Beförderungswegen;

d) verschiedene Mitteilungen über Eisenbahnen, Flußschiffahrt, Telegraphen und Fernsprecher.

Aus diesem Berichtstoffe möge folgendes hier mitgeteilt werden.

a. Die Schiffahrt auf dem Kaspischen Meere liegt naturgemäß ausschließlich in russischen Händen. Regelmäßige Dampferverbindungen unterhält aber nur die »Compagnie Caucase et Mercure« auf folgenden vier Linien:

1. Baku–Enseli wöchentlich zweimal; Dauer der Überfahrt 18 Stunden; Fahrpreis I. Klasse 20 Rubel.
2. Baku–Astara wöchentlich zweimal; 12 Stunden; 10,15 Rubel.
3. Astrachan–Krasnowodsk wöchentlich; 74 Stunden; 33,60 Rubel. Krasnowodsk–Bender Gez wöchentlich; 32 Stunden; 7,50 Rubel. Bender Gez–Mechedisser wöchentlich; 10 Stunden; 2,65 Rubel.
4. Baku–Krasnowodsk täglich; $27^1/_2$ Stunden; 15 Rubel.

Das »Bureau des Transports persans«, das drei russische Dampfergesellschaften in sich vereinigt, unterhält während eines Teiles des Jahres unregelmäßige Verbindungen zwischen Baku–Astara-Enseli, Baku–Bender Gez–Mechedisser und Baku Enseli–Mechedisser–Bender Gez. Die Fahrzeiten der Dampfer werden jedesmal vorher bekannt gemacht. Außer diesen wichtigsten Verbindungen gibt es noch eine große Anzahl unregelmäßiger Fahrgelegenheiten auf dem Kaspischen Meere, die von einer Menge kleinerer, fast ausschließlich russischer Unternehmer besorgt werden.

Im Persischen Meerbusen teilen sich die nachstehend aufgeführten britischen, russischen und deutschen Dampfschiffgesellschaften in den Verkehr; der Löwenanteil fällt hier den britischen Gesellschaften zu:

1. British India Steam Navigation Co.

   Schnell-Postdampfer wöchentlich zwischen Bombay und Basra über Lingah, Buschir und Mohammerah; Fahrtdauer 7 Tage.

   Küstendampfer auf der gleichen Strecke, außerdem noch Charbar, Djask und Bender-Abbas anlaufend, monatlich zweimal.
2. The Bombay & Persia Steam Navigation Co.

   5 bis 6 Dampfer jährlich zwischen Bombay und Mohammerah über Bender-Abbas, Lingah und Buschir.
3. The Arab Steamers Limited Co.

   Alle zwei Monate ein Dampfer zwischen Bombay und Mohammerah, wie unter 2.
4. Lynch Brothers.

   Täglicher Dienst für Reisende zwischen Mohammerah und Basra.
5. The West Hartlepool Steam Navigation Co.

   5 bis 6 Dampfer jährlich zwischen London und Mohammerah über Buschir, im Bedarfsfall auch Lingah und Bender-Abbas anlaufend.
6. The Anglo-Algerian Steam Ship Co.

   Unregelmäßig, ungefähr jeden Monat ein Dampfer zwischen London und Mohammerah über Bender-Abbas und Buschir, manchmal auch über Lingah.
7. Bucknall Brothers.

   Ungefähr 8 Schiffe jährlich zwischen London und Mohammerah über Bender-Abbas und Buschir.
8. Hamburg-Amerika Linie.

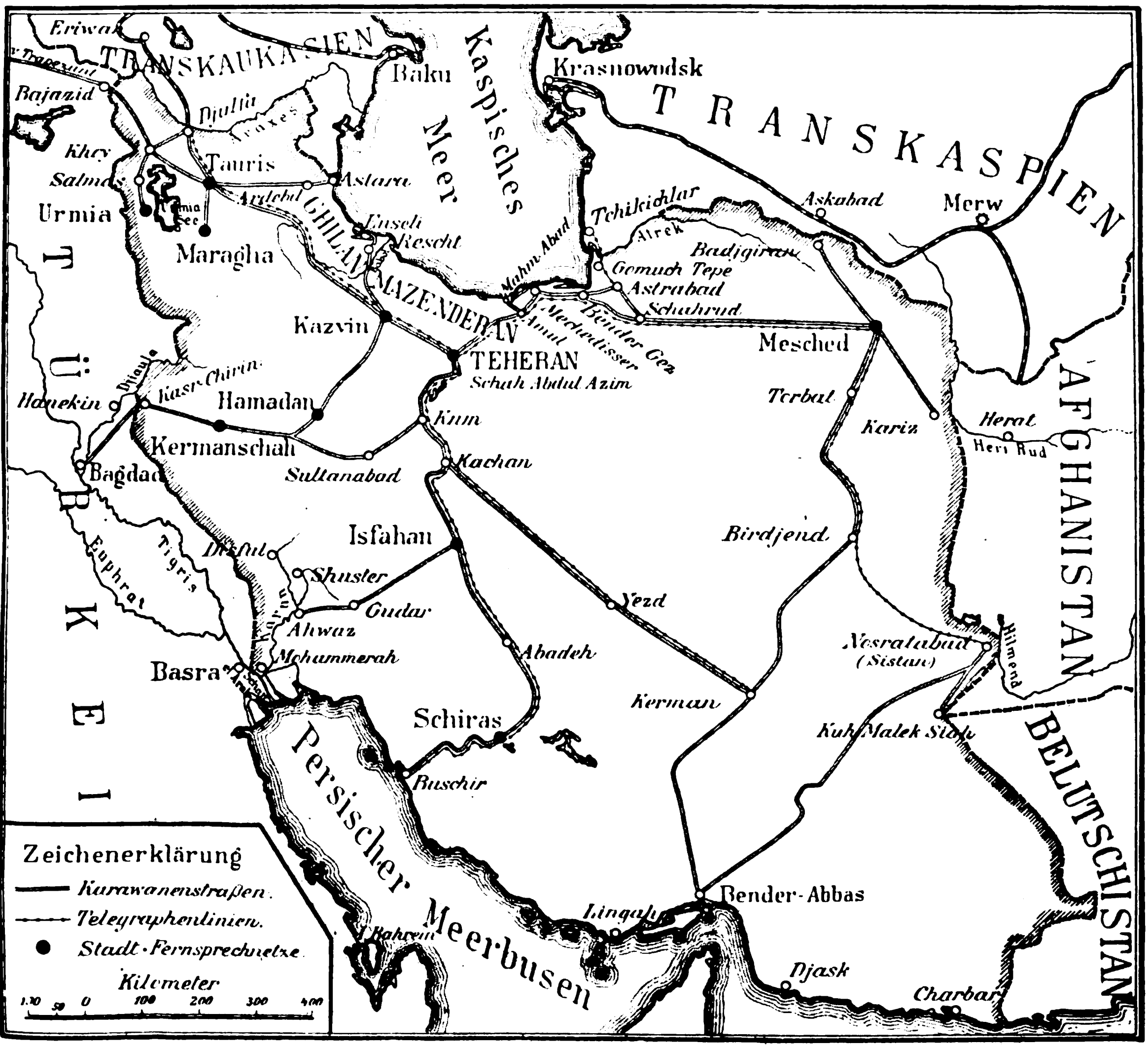
   Regelmäßig monatlich ein Dampfer zwischen Hamburg und Basra über Bender-Abbas, Lingah, Bahrein, Buschir und Mohammerah; Fahrtdauer 45 Tage.
9. Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce.

   4 Dampfer jährlich zwischen Odessa und Mohammerah über Bender-Abbas, Lingah und Buschir; Fahrtdauer 36 Tage.

b. Über die Reisegelegenheiten und Warenbeförderungswege zu Lande erfahren wir folgendes.

Da Rußland Frachtgut aus anderen Ländern, soweit es nicht durch die Post befördert werden kann, nach Persien nicht durchläßt, müssen alle

VERKEHRSKARTE VON PERSIEN.



schwereren oder umfangreicheren Warensendungen nach Nordwestpersien den Weg über Trapezunt nach Tauris (1100 km) und von Tauris nach Teheran (630 km) nehmen. Reisende zu Pferde brauchen von Trapezunt bis Tauris etwa 20 Tage; ein Pferd kostet für diese Strecke 25 Toman (= 80 ℳ) Leihgebühr. Von Tauris nach Teheran reist man im Wagen in etwa 10 Tagen; der Wagen kostet 150 Toman = 480 ℳ. Waren brauchen von Trapezunt bis Tauris im Sommer 60, im Winter 45 Tage und kosten an

Fracht für je 297 kg (= 1 Kantar = 100 Batman) 285 oder 340 Kran (91,20 oder 108,80 ℳ)[1]), je nachdem es sich um Ballen oder Kisten handelt. Billig und schnell ist also dieser wichtige Einfuhrweg gewiß nicht.

Weit besser steht es damit um die Haupt-Einfallstraßen aus Rußland, Djulfa–Tauris (120 km) und Enseli–Rescht–Teheran (382 km), beide von russischen Gesellschaften gebaut und geschäftlich ausgenutzt. Zwischen Djulfa und Tauris besteht ein regelmäßiger Kraftwagendienst für Reisende, die für 6 Tomans (= 19,20 ℳ) in 6 Stunden ans Ziel gelangen. Lohnfuhrwerke kosten das Doppelte und brauchen 15 Stunden. Die Warenfracht ist sehr niedrig, etwa 70 Pf. für das Pud (rund 20 kg) oder bei Eilfracht — durch Kraftwagen — 15 ℳ das Kantar. Die Straße Enseli–Rescht–Teheran ist zwar auch für Kraftwagen fahrbar, einstweilen besteht aber noch kein Kraftwagendienst wie zwischen Djulfa und Tauris. Die russische Gesellschaft, die das Monopol der Personen- und Wagenbeförderung auf dieser Straße hat, erhebt von jedem Fuhrwerk oder Lasttier Abgaben, und zwar für die ganze Strecke (382 km):

von jedem	vierspännigen Wagen	rund	23 ℳ,	
-	- zweispännigen Wagen	-	5 ℳ	50 Pf.,
-	- Pferd, Maultier oder Kamel	-	1 ℳ	50 Pf.,
-	- Esel	-		80 Pf.

Zwischen Rescht und Teheran (320 km) besteht ein Relaispostdienst, der auch Reisenden zur Benutzung mit Extrapost freisteht. Eine viersitzige, vierspännige Extrapost mit 32 kg Freigepäck von Rescht nach Teheran kostet aber immerhin 196 ℳ und braucht 2 bis 3 Tage für die Reise.

Von einer russischen Gesellschaft ist noch eine dritte Straße erbaut und monopolisiert worden, die von Kazvin (an der Strecke Rescht–Teheran) südwestlich in gerader Richtung auf Bagdad zu abzweigende Straße nach Hamadan (350 km). Von Hamadan ist Bagdad nur noch 400 km entfernt und schon jetzt auf fahrbarer, aber noch nicht gut ausgebauter Straße über Kermanschah und Kasr-Chirin zu erreichen.

Unter englischer Kontrolle dagegen steht die von Teheran südlich nach Sultanabad führende Straße (300 km), ein Teil der 800 km langen Straße, die von Teheran über Sultanabad und dann ebenfalls über Kermanschah und Kasr-Chirin nach Bagdad führt.

Die Wege vom Persischen Meerbusen nach Teheran und Nord- und Ostpersien werden fast durchweg als schwer benutzbar, als höchst unsicher und durch Räuberbanden gefährdet bezeichnet. Namentlich Buschir, früher der wichtigste Hafen am Persischen Meerbusen, scheine seine Bedeutung mehr und mehr zugunsten von Mohammerah zu verlieren, da dieses bessere Verbindungen nach dem Hinterlande habe. Die 1232 km lange Strecke Buschir–Teheran über Schiras ist im ersten Teile bis Abadeh (etwa 500 km) so gebirgig und zerklüftet, daß sie nur auf Maultieren zurückgelegt werden kann.

Von Mohammerah aber — im Mündungsdelta des Schatt el Arab, am Zusammenflusse des von Norden kommenden Karun mit dem Schatt el Arab gelegen, am Nordwestende des Meerbusens — bietet sich unter Benutzung des auf 180 km bis Ahwaz jederzeit schiffbaren Karun ein brauchbarer Reiseweg über Gudar, Isfahan, Kachan und Kum nach Teheran (insgesamt 1077 km). Der Beförderungsdienst liegt in den Händen einer englischen Gesellschaft (Lynch Brothers), die auf dem Karun 3 Dampfer und 7 Barken unterhält, mit wöchentlichem Dienste zwischen Mohammerah und Ahwaz;

[1]) 1 Toman = 10 Kran = 3 ℳ 20 Pfg. 1 Batman = 2 kg 970 g.

Fahrpreis I. Klasse ohne Verpflegung 32 ℳ. Daneben besteht auch noch ein zweiwöchentlicher Dienst durch einen persischen Dampfer, der aber teurer ist (50 ℳ I. Klasse). Bei Nasseri, eine Meile vor Ahwaz, ist die Schiffahrt auf dem Karun durch Stromschnellen unterbrochen. Reisende und Waren werden auf einer Pferde-Eisenbahn um diese Stelle herum nach Ahwaz befördert. Von Ahwaz bis Isfahan (445 km) ist die Straße gebirgig und nicht fahrbar; nur im Winter und Frühjahr können Kamele und Esel, sonst allgemein nur Maultiere benutzt werden, weil im Sommer kein Futter für Kamele und Esel zu finden ist. Die Reise dauert 15 bis 20 Tage. Von Isfahan bis Teheran (452 km) ist bessere Straße, die Reise dauert aber ebenso lange.

Die Flußschiffahrt hat in Persien nur geringe Bedeutung. Einzig der Schatt el Arab ist für große Seeschiffe bis Basra fahrbar. Sonst kommt eigentlich nur noch der Karun in Frage, der für flachgehende Schiffe (bis 3 Fuß Tiefgang) fahrbar ist bis kurz vor Shuster. Der Atrek (an der Nordostgrenze), der Babol (östlich Enseli Rescht) und einige kleinere Flüsse können auf kurze Strecken von leichten Fahrzeugen benutzt werden. Auf dem Urmia-See besteht ein wöchentlicher Fährdienst. Die Überfahrt dauert 5 Stunden.

c. Aus der Statistik über den Reiseverkehr sehen wir, daß im Berichtsjahre 1911/12 101 140 Personen nach Persien gekommen sind, dagegen 136 292 das Land verlassen haben. Davon waren:

Zureisende	Abreisende	
79 391	122 787	persische Untertanen,
9 111	5 051	Russen,
7 670	5 518	Türken,
2 745	1 820	Afghanen,
1 814	802	Engländer,
107	110	Franzosen,
92	60	Amerikaner,
62	58	Deutsche,
53	19	Griechen,
31	23	Österreicher,
18	18	Belgier,
17	—	Schweden,
12	14	Italiener,
17	12	Angehörige verschiedener Länder.

Während also über 43 000 Landeskinder mehr ausgewandert als eingewandert sind, überwiegt bei den Fremden, namentlich bei den Russen, Engländern, Türken und Afghanen die Einwanderung beträchtlich die Auswanderung. Es waren von den persischen

Zureisenden	Abreisenden	
48 561	74 959	Arbeiter,
15 998	21 794	Pilger,
6 627	12 534	Fuhrleute (Transporteurs),
4 536	7 559	Kaufleute,
2 923	4 640	Kleinhändler,
622	1 052	Vergnügungsreisende,
124	249	Regierungsbeamte.

Die Auswanderung überwiegt also in allen Klassen der Perser. Die Mehreinwanderung der Russen und Engländer betrifft namentlich Kaul

leute — 2412 Zureisende (1227 Abreisende) und 240 (170) —, Arbeiter — 2411 (649) und 1075 (327) — und Fuhrleute — 617 (133) und 161 (62). Von den Deutschen waren 35 (26) Kaufleute, 19 (28) Vergnügungsreisende, 6 (—) Pilger, 2 (—) Arbeiter und — (4) Regierungsbeamte.

Die wichtigsten Grenzorte, über die der Reiseverkehr geht, sind Djulfa (20 809 Einwandernde und 25 870 Auswandernde), Astara (16 877 und 27 667), Kasr Chirin (17 680 und 19 839), Enseli (9338 und 12 358). Über Djulfa, Astara und Enseli geht es nach Rußland, über Kasr-Chirin nach der Türkei. Die Häfen am Persischen Golfe haben verhältnismäßig geringen Reiseverkehr; am meisten noch Buschir mit 1779 (3054) Reisenden aller Völker.

d. Die einzige Eisenbahn in Persien ist die nur 8,7 km lange Bahn von Teheran nach Schah Abdul Azim, verwaltet von einer Gesellschaft mit dem stolzen Namen: »Société anonyme belge des Chemins de fer et Tramways en Perse«. Sie hat im Berichtsjahre 575 000 Reisende befördert und 140 800 M eingenommen; die Betriebsausgaben betrugen 76 800 M.

Eine zweite Eisenbahnlinie von 16 km Länge zwischen Mahmud Abad am Kaspischen Meere und den Eisengruben von Amul ist seit langer Zeit stillgelegt und aufgegeben worden.

Dagegen ist von russischer Seite der Bau einer Eisenbahn von Djulfa nach Tauris beschlossen und wird demnächst begonnen werden.

An Telegraphenlinien besitzt die persische Regierung ein Netz von insgesamt 4600 km; leider ist nicht angegeben, welche Linien dieses Netz umfaßt. Daneben bestehen noch folgende Telegraphenlinien im Besitze fremder Gesellschaften oder Regierungen:

Teheran–Mesched (870 km); im Besitze der britisch-indischen Regierung.

Teheran–Schahrud (410 km); im Besitze der britisch-indischen Regierung.

Teheran–Buschir (1090 km, 3270 km Leitung); im Besitze der britisch-indischen Regierung.

Teheran–Kerman (1136 km, 3408 km Leitung); im Besitze der britisch indischen Regierung.

Teheran-Tauris-Djulfa (690 km, 2070 km Leitung); im Besitze der Indo-Europäischen Telegraphengesellschaft.

Mesched–Nosratabad (Sistan) (884 km); im Besitze der russischen Regierung.

Astrabad–Tchikichlar (50 km); im Besitze der russischen Regierung.

Insgesamt besteht das Telegraphennetz in Persien aus 9730 km Linie mit 15 562 km Leitung.

Die Fernsprechanlagen sind konzessionierten Gesellschaften überlassen, und zwar in den Provinzen Ghilan und Mazenderan (am Kaspischen Meere) der Firma Hadji Mehdi Agha, im ganzen übrigen Persien der »Société anonyme des Téléphones Persans«. In folgenden Städten befinden sich Orts-Fernsprechnetze, deren Benutzung den Teilnehmern gegen die hierunter angegebenen Pauschgebühren freisteht:

Teheran	380	Teilnehmer	Ortsverkehr 6,40 bis 11,20 M monatlich, Vorortverkekr 16 M monatlich,
Tauris......	200	-	8,00 M monatlich,
Mesched	100	-	9,60 - -
Urmia	37	-	8,00 - -
Maragha....	12	-	8,00 - -
Hamadan...	14	-	8,00 - -
Kermanschah	10	-	11,20 - -
Kazvin.....	30	-	8,00 - -
Isfahan	80	-	6,40 bis 11,20 M monatlich,
Schiras.....	50	-	6,40 bis 11,20 M - .

Beide Gesellschaften haben außerdem, aber nur für ihren eigenen Gebrauch, Fernsprechlinien von Djulfa nach Tauris und von Enseli nach Teheran gebaut. Private Unternehmer haben ferner, ebenfalls nur für ihren geschäftlichen Gebrauch, Fernsprechlinien gebaut: Die Fischereigesellschaft Lyanazoff an der Küste des Kaspischen Meeres entlang, zwischen Astara und Enseli und zwischen Bender Gez und Gomuch Tepe; die Anglo-Persian Oil Company: von Madji Soleiman, wo Petroleumquellen sind, nach ihren am Ufer des Schatt el Arab gelegenen Raffinerien.

Postsendungen sind nicht beitragspflichtig zur großen Haverei.

Urteil des Reichsgerichts vom 18. Juni 1913. I 26/7.

An Bord eines auf der Heimreise von Ostasien befindlichen Reichs-Postdampfers brach während der Fahrt ein Brand aus. Durch das zur Löschung des Feuers in das Schiff gepumpte Wasser erlitten sowohl das Schiff als auch Teile der Ladung Schäden, die als »große Haverei« anerkannt wurden. Der großen Haverei (Handelsgesetzbuch §§ 700 bis 733) liegt der Gedanke zugrunde, daß durch die besonderen Verhältnisse der Schiffahrt während der Seereise die verschiedensten Interessen gleichen Gefahren ausgesetzt werden und deshalb eine Gefahren- und Schutzgemeinschaft bilden. Ist die Gemeinschaft von einer Gefahr bedroht, so haben alle Interessen, die an der Gemeinschaft teilnehmen, füreinander einzutreten; erforderlichenfalls müssen zur Beseitigung der Gefahr einzelne Interessen geopfert werden. Um nun zu verhindern, daß unter den Beteiligten Streit darüber entsteht, welches Interesse zu opfern ist, und daß hierdurch die rechtzeitige Ergreifung der Schutzmaßnahmen verzögert oder gar vereitelt wird, greift der Gesetzgeber ein, indem er eine gesetzliche Gemeinschaft aller beteiligten Interessen bildet, nach der einerseits jeder verpflichtet ist, sein Interesse zum Besten der Gemeinschaft zu opfern, anderseits aber die Gemeinschaft verbunden ist, die aus der Opferung einzelner Interessen entstehenden Schäden sowie die sonst zur Abwendung der Gefahr gemachten Aufwendungen zu tragen. Die Entscheidung über die zu ergreifenden Rettungsmaßregeln wird im Interesse aller Beteiligten dem einzelnen abgenommen und dem Schiffer (Schiffsführer) als der sachverständigsten und unparteiischsten Person auf dem Schiffe übertragen.

Nicht alle Schäden, die ein Schiff oder seine Ladung während der Seereise erleidet, sind hiernach große Haverei. Diese — auch gemeinschaftliche Haverei oder Havarie-Grosse genannt — umfaßt vielmehr nach § 700 H. G. B. nur solche Schäden, die »dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden«. Voraussetzung für die Anerkennung eines Schadens als große Haverei ist also zunächst, daß der Schaden vorsätzlich herbeigeführt worden ist, ferner daß er verursacht worden ist, um Schiff oder Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, und endlich, daß sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teil-

weise wirklich gerettet worden sind (§ 703 H. G. B.). In § 706 führt das H. G. B. einige Fälle auf (z. B. Seewurf, Strandung), die als große Haverei anzusehen sind, wenn die allgemeinen Voraussetzungen hierfür vorliegen. Diese Aufzählung soll jedoch keine erschöpfende sein, sondern nur die wichtigsten und häufigsten Fälle enthalten. Entsteht unter den Beteiligten Streit darüber, ob große Haverei vorliegt oder nicht, so entscheidet nach § 150 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 das Gericht, und zwar das Amtsgericht des Ortes, wo die Havereischäden verteilt werden. Gegen die Entscheidung ist die Beschwerde zulässig.

Für die bei einer großen Haverei beschädigten oder geopferten Werte (passive Havereimasse) haben alle Werte, die zur Zeit der Haverei zur Gefahrengemeinschaft gehörten (aktive Havereimasse), aufzukommen. Nur bestimmte, im H. G. B. (§ 723) ausdrücklich bezeichnete Sachen, z. B. die Mundvorräte des Schiffes, das Reisegut der Reisenden, sind nicht beitragspflichtig. Die Havereihaftung ist eine rein dingliche; der gesamte Schaden wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach dem Verhältnisse des Schiffes und der Ladung und des Betrags der Fracht verteilt (§ 716). Die Vergütungsberechtigten haben an den beitragspflichtigen Gütern ein Pfandrecht in Höhe des von diesen zu entrichtenden Havereibeitrags (§ 725). Der Schiffer kann die Güter, auf denen ein Beitrag lastet, zurückhalten (§ 615). Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags ist nur in zwei Fällen gegeben. Der Schiffer wird für die Havereibeiträge persönlich verantwortlich, wenn er beitragspflichtige Güter vor Sicherstellung oder vor Berichtigung der Beiträge aushändigt (§ 731). Ferner hat der Empfänger beitragspflichtiger Güter persönlich für die Beiträge zu haften, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, daß von diesen ein Havereibeitrag entrichtet werden muß (§ 726).

Die Festsetzung der Schäden und die Verteilung geschieht am Bestimmungsorte des Schiffes oder, wenn die Reise früher endet, am Endpunkte der Reise (§ 727) durch eine besondere Havereirechnung, die »Dispache« genannt wird. Mit der Aufstellung der Dispache werden ein für allemal dafür bestellte Personen (Dispacheure) beauftragt. Alle an der Haverei Beteiligten sind verpflichtet, dem Dispacheur die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, namentlich Konnossemente, Rechnungen usw., mitzuteilen; im Weigerungsfalle können ihnen auf Antrag des Dispacheurs vom Gericht Ordnungsstrafen bis zu 300 ℳ auferlegt werden. Die Dispache, in die jedem Beteiligten Einsicht gewährt werden muß, wird rechtsgültig, sobald sie vom Gerichte bestätigt ist. Über Widersprüche gegen die Dispache wird im ordentlichen Rechtsweg entschieden.

Obwohl die an Bord eines Schiffes befindlichen Postsendungen vom H. G. B. nicht unter den von der Beitragspflicht befreiten Gegenständen aufgeführt werden, sind sie doch bis vor kurzem bei der Havereischadenverteilung stets außer Betracht gelassen worden. Erst der eingangs erwähnte Havereifall eines Reichs-Postdampfers gab Anlaß dazu, die Frage, ob die Postladung eines Seeschiffes zur großen Haverei beizutragen hat, zur Entscheidung der Gerichte zu bringen. An Bord des havarierten Dampfers befand sich eine größere Zahl von Postwertsendungen, die von einer Bank in Ostasien an ihre deutsche Filiale in H. abgeschickt worden waren. Die Sendungen enthielten Goldbarren; ihr wirklicher Wert überstieg die Wertangabe, unter der sie versandt wurden, ganz bedeutend. Dem mit der Aufmachung der Dispache über den Havereifall beauftragten Dispacheur war die Empfängerin und der Wert der Goldbarrensendungen zufällig durch eine private Versicherungsgesellschaft bekannt geworden. Bei

dem hohen Werte der Sendungen, die sämtlich gerettet worden waren, glaubte er, diese bei der Havereischadenverteilung nicht unberücksichtigt lassen zu dürfen; er zog daher die Sendungen mit ihrem wirklichen Werte zu den Havereibeiträgen heran. Da die Absenderin der Wertpakete die Dispache im ordentlichen Rechtsweg anfocht, kam die Sache in erster Instanz vor das Landgericht in B. Dieses entschied dahin, daß die Sendungen beitragspflichtig seien. Nach § 700 H. G. B. werde die große Haverei von Schiff, Fracht und Ladung getragen. Als »Ladung« im Sinne dieser Vorschrift seien alle Sachen zu verstehen, die in das Schiff übernommen worden und dadurch in die seerechtliche Gemeinschaft eingetreten seien. Da die Postladung unter den in § 723 H. G. B. aufgeführten beitragsfreien Gegenständen nicht erwähnt sei, könne sie auch nicht von der Haftung ausgenommen werden. Auch aus § 663 H. G. B., wonach auf die Beförderung von Gütern zur See durch die Postverwaltung die Vorschriften über das Seefrachtrecht keine Anwendung finden, könne keine Befreiung der Postsendungen von der Beitragspflicht zur großen Haverei gefolgert werden, da zur »Ladung« im havereirechtlichen Sinne nicht nur diejenigen Güter gehörten, die sich auf Grund eines Frachtvertrags an Bord des Schiffes befänden. Ob die Güter auf Grund eines Frachtvertrags oder eines Beförderungsvertrags anderer Art, ob sie überhaupt auf Grund eines Vertrags an Bord gebracht seien oder nicht, wäre für den Begriff »Ladung« gleichgültig.

Auf die vom Kläger eingelegte Berufung wurde das Urteil des Landgerichts in B. vom Oberlandesgericht in H. aufgehoben. Das Oberlandesgericht hielt eine Beitragspflicht der Postsendungen aus folgenden Gründen nicht für gegeben. Nicht alle zur Ladung im Sinne des Havereirechts gehörigen Gegenstände seien beitragspflichtig. Das H. G. B. nehme in § 723 ausdrücklich mehrere Gegenstände von der Beitragspflicht aus. Diese Aufzählung schließe jedoch nicht das Bestehen weiterer Ausnahmen aus, die sich aus anderen gesetzlichen Bestimmungen oder aus allgemeinen Erwägungen ergeben könnten. Die Postsendungen nähmen schon rein tatsächlich eine von anderer Ladung abweichende Stellung ein. Die Post schließe Beförderungsverträge mit dem Absender kraft öffentlich-rechtlicher Verpflichtung; sie habe nach § 5 des Postgesetzes das Briefgeheimnis zu wahren, das sich sowohl auf den Inhalt der Sendungen, soweit er ihr bekannt sei, als auch auf die Tatsache der Versendung, somit auch auf die Person des Absenders und des Empfängers erstrecke. Die Post sei deshalb bestrebt, auch da, wo sie fremde Beförderungsmittel benutze, den Gewahrsam der Sendungen selbst zu behalten, indem sie sowohl im Eisenbahnverkehr als auch häufig bei Beförderungen über See die Postsachen durch Postbeamte begleiten lasse. Wo dies im Seeverkehr nicht geschähe, werde die Post freilich durch den Schiffsführer übernommen; hier werde dem Schiffer von der Post eine im öffentlichen Rechte wurzelnde Vertrauenstellung eingeräumt; der Schiffer nähme während der Beförderung die Obliegenheiten einer öffentlichen Verkehrsanstalt wahr. Mit dieser in dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Postbeförderung und in dem Schutze des Briefgeheimnisses begründeten abweichenden Behandlung wäre die Ausübung der Rechte, die das Gesetz den Havariegrossegläubigern gewährt, gegenüber den Postsachen nicht zu vereinbaren. Das ihm nach § 615 H. G. B. zustehende Zurückbehaltungsrecht würde der Schiffer nur ausüben können, wenn er entweder den Postbegleitern den Besitz der Postsachen entzöge oder aber, wenn er selbst die Post übernommen hätte, die von ihm als Vertrauensmann der Post erlangte Kenntnis von den Postsendungen zugunsten des Reeders oder der sonstigen Vergütungsberechtigten verwertete. Im ersten Falle bedürfe es also eines Gewaltakts, im zweiten Falle eines Vertrauensbruchs, wenn nicht gar eines Bruches des Postgeheimnisses. Auch der Geltendmachung des Pfandrechts gegen die Post

als die seerechtliche Empfängerin der Postsendungen stelle sich das Briefgeheimnis entgegen. Endlich würde eine havereirechtliche Haftung der Postsachen den öffentlichen Verkehr, dem die Post zu dienen bestimmt sei, in bedenklicher Weise behindern und eine unverzögerte Auslieferung der Postsendungen, wie sie der Verkehr verlange, unmöglich machen. Aus allen diesen Gründen sei die Annahme berechtigt, daß das Gesetz eine solche in sein System nicht hineinpassende Haftbarkeit der Postsachen nicht gewollt habe.

Diese vom Oberlandesgericht in H. vertretene Auffassung, daß trotz des Fehlens einer ausdrücklichen Befreiungsvorschrift im H. G. B. eine Beitragspflicht der Postsendungen zur großen Haverei nicht bestehe, hat das Reichsgericht in seinem Urteile vom 18. Juni 1913 als richtig anerkannt. In den Entscheidungsgründen des Urteils weist es zunächst darauf hin, daß — selbst wenn eine Beitragspflicht der Postsendungen vorausgesetzt würde — der Anspruch auf Entrichtung von Havereibeiträgen nicht gegen die Bank als Absenderin und Empfängerin der Goldbarrenpakete zu richten gewesen sei, sondern gegen die Post, denn diese sei dem Schiffe gegenüber als Absenderin und Empfängerin der gesamten Postladung anzusehen. Eine Havereihaftung der Postsendungen hält aber das Reichsgericht aus folgenden Gründen nicht für gegeben:

> »Sodann ist dem Berufungsrichter darin beizupflichten, daß er die Beitragspflicht der Post überhaupt verneint. Die entscheidenden Gesichtspunkte, auf die gleich noch einzugehen sein wird, sind vom Vorderrichter zutreffend hervorgehoben ......
>
> Richtig ist auch, daß die Frage nicht ohne weiteres durch § 663 H. G. B. entschieden wird .... Auch für die Frage, ob die Post zur Ladung gehört, ist aus § 663 H. G. B. eine Entscheidung nicht zu gewinnen. Die Havariegemeinschaft beruht nicht auf dem Frachtvertrag, und beitragspflichtig sind auch Güter, die sich an Bord befinden, ohne daß ein Frachtvertrag geschlossen ist. Überhaupt aber läßt sich aus dem Begriffe der Ladung ein selbständiger Entscheidungsgrund nicht gewinnen. Denn würde man auch aus allgemeinen Gesichtspunkten die Post der Ladung zurechnen müssen, so bliebe die Frage, ob nicht eine — wenn auch im Gesetze, wenigstens im Handelsgesetzbuche nicht geschriebene — Ausnahme anerkannt werden muß. Und das hat die angefochtene Entscheidung mit Recht angenommen.
>
> Zuzugeben ist ohne weiteres, daß die der großen Haverei zugrunde liegende Idee der Gefahrgemeinschaft an und für sich erfordert, ebenso wie die übrigen Frachtgüter auch diejenigen im Schiffe befindlichen Postsendungen, welche einen Sachwert besitzen, zur Beitragspflicht heranzuziehen. Es mutet wie eine Ungerechtigkeit an, namentlich wenn es sich, wie hier, um sehr große Werte handelt, daß diese ein Privilegium genießen sollen und, trotzdem auch ihnen das Opfer zugute gekommen ist, zum Ausgleiche nicht sollen beizutragen haben. Aber es ist auch zu beachten, daß an sich niemand der an der Gefahrgemeinschaft Beteiligten im voraus einen Anspruch darauf hat, wie hoch die Werte sind, die mit den seinigen die Seegefahr zu teilen haben, daß das immer mehr oder weniger auf Zufall beruht und eines der Momente bildet, aus denen sich das gesamte Risiko des Transports zusammensetzt, gegen den er sich zu mehr oder weniger festen Sätzen versichern kann. Jene Ungerechtigkeit liegt daher nicht so sehr in der Benachteiligung der Übrigen als vielmehr in der anscheinend ungerechtfertigten Bevorzugung der Einen, der Reichspost.

Darum handelt es sich, ob diese Bevorzugung der Postsendungen ungerechtfertigt sein würde, oder ob nicht die Post vielmehr kraft rechtlicher Stellung, die ihr im öffentlichen Interesse und auf Grund von Normen des öffentlichen Rechtes eingeräumt ist, die den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs vorgehen, wie in manchen anderen Beziehungen, so auch hier ein Privileg in Anspruch nehmen kann. Und da sind es die zwei vom Oberlandesgerichte hervorgehobenen Gesichtspunkte, welche durchschlagen.

Zunächst das öffentliche Interesse an der glatten, pünktlichen, sicheren Bestellung der überseeischen Post. Selbst wenn zuzugeben wäre, daß die Ablieferung der Post aus dem Schiffe an die Postverwaltung deshalb keine Verzögerung zu erleiden brauchte, weil — die Anwendbarkeit der Einzelbestimmungen des Handelsgesetzbuchs einmal vorausgesetzt — der Schiffer sich dem zahlungsfähigen Empfänger gegenüber damit genügen lassen könnte, zu erklären, daß Havereibeitrag auf der Sendung läge, so wäre das doch immer nur guter Wille des Schiffers. Die Rechtslage würde eine andere, mit den Aufgaben der Post namentlich auch dann unvereinbar sein, wenn es sich um internationalen Durchgangsverkehr, der auf Staatsverträgen beruht, handelt. Aber auch im inneren Verkehr kommt es nicht nur auf diese Ablieferung aus dem Schiffe, sondern vor allem auf die Bestellung der einzelnen Sendungen an die Adressaten an. Die Post müßte, will sie ihres Rückgriffs auf diese nicht verlustig gehen, ihnen ebenfalls Mitteilung von der Belastung der Sendungen machen und damit die Empfänger vor die Entscheidung stellen, sich durch ihre Annahme Ansprüchen auszusetzen, die ihrer Höhe nach ganz dunkel sind. Das würde zu einer Art und Weise der Bestellung der überseeischen Post führen, die der heutigen Verkehrsanschauung ganz unerträglich erscheinen müßte.

Wollte man dieses Bedenken in das Gebiet der Erwägungen de lege ferenda verweisen, so fehlt es doch auch nicht an der lex lata. Es ist der § 5 des Postgesetzes, der sich mit zwingender Gewalt entgegenstellt. Mit der Wahrung des Postgeheimnisses ist die Heranziehung der Postsendungen schlechthin unvereinbar. Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs setzen voraus, daß der Schiffer in der Lage ist, die beitragspflichtigen Gegenstände festzuhalten und mit Sicherheit festzustellen, und für das etwa noch fehlende sorgt der § 729 Abs. 2, der vorschreibt, daß jeder Beteiligte die Nachweise beizubringen hat, über die er verfügt. In Beziehung aber auf die Post ist der Schiffer entweder vollständig in Unkenntnis oder, wenn er etwas weiß, ist ihm kraft öffentlichen Rechtes verboten, es zu offenbaren. Der ganze Sinn des Postgeheimnisses ist doch der, daß jedermann mit vollster Sicherheit darauf rechnen kann, daß über seine Versendungen nichts verlautet, daß noch weniger ihnen nachgeforscht wird. Nur ganz bestimmte Ausnahmen auf Grund ausdrücklicher Gesetzesvorschriften sind hier zugelassen. Die Postverwaltung könnte vielleicht angehalten werden, wenigstens den Gesamtbetrag aller Wertangaben mitzuteilen. Aber abgesehen davon, daß auch das unter Umständen wegen des § 5 des Postgesetzes bedenklich und unzulässig sein kann, ist doch sattsam bekannt, daß damit der wahre Stand der Dinge ganz und gar nicht kundgegeben wäre. Und der Sache weiter nachzugehen, verbietet das Gesetz. Am wenigsten aber kann das der Rechtszustand sein, daß es

ganz vom Zufall abhängen soll, ob, je nachdem, wie im einzelnen Falle Tatsachen durchsickern, die einzelne Sendung in zutreffender Weise herangezogen wird oder nicht. Sollte — wie berichtet wird — bisher noch niemals unternommen worden sein, die Postsendungen zur großen Haverei heranzuziehen, so würde sich darin nur das richtige Gefühl für die auf positiver Norm beruhende Rechtsstellung der Post bekundet haben.«

Verzicht auf Unfallrente bei Erlangung einer mit Beamteneigenschaft verbundenen Anstellung.

Es kommt nicht selten vor, daß ein Arbeiter, der in einem Reichs- oder Staatsbetriebe verunglückt ist und infolgedessen Unfallrente bezieht, eine mit Beamteneigenschaft verbundene Anstellung in demselben Betrieb erhält. Die Verletzten, die eine derartige Anstellung erhalten, können aber nicht beanspruchen, daß ihnen neben dem Diensteinkommen ihrer Stelle oder neben dem Ruhegehalte, das sie nach ihrer Versetzung in den Ruhestand erhalten, auch noch die Unfallrente weitergezahlt werde. Andernfalls würden sie vor anderen Beamten oder Unterbeamten bevorzugt sein. Sie haben sich daher vor ihrer Übernahme ins Beamtenverhältnis stets damit einverstanden erklären müssen, daß die ihnen zustehende Rente auf ihr Diensteinkommen oder auf das ihnen später etwa gebührende Ruhegehalt angerechnet wird.

Die Gültigkeit solcher Verzichterklärungen ist in neuerer Zeit angefochten worden; das Reichsversicherungsamt hat aber ihre Rechtsbeständigkeit durch zwei Rekursentscheidungen anerkannt.

Allerdings ist den Arbeitgebern und ihren Angestellten untersagt, durch Übereinkunft oder Arbeitsordnung zum Nachteile der Versicherten die Anwendung der Arbeiterversicherungsgesetze ganz oder teilweise auszuschließen; Vertragsbestimmungen, die dem zuwiderlaufen, sind nichtig (§ 139 der Reichsversicherungsordnung, § 141 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes). Aber bei dem als Bedingung für die Anstellung eines Verletzten in einer Beamtenstelle verlangten Rentenverzichte handelt es sich gar nicht um eine Übereinkunft »zum Nachteile des Verletzten«; denn die Vorteile, die er durch den Rentenverzicht erlangt, überwiegen den Wegfall der Rente meist ganz beträchtlich.

In dem einen der vom Reichsversicherungsamt entschiedenen beiden Streitfälle hatte ein Bahnarbeiter, der auf Grund seines Rentenverzichts in das Beamtenverhältnis übernommen worden war, nachträglich die Gültigkeit seiner Erklärung angefochten. In der den Anspruch abweisenden Rekursentscheidung vom 14. Januar 1911 ist folgendes ausgeführt:

»Der Kläger hat durch protokollarische Erklärung für den Fall seiner Übernahme in das Beamtenverhältnis auf den Fortbezug seiner Unfallrente verzichtet, solange er Diensteinkommen bezieht, und anerkannt, daß die Unfallentschädigung in den Dienstbezügen als Beamter mit enthalten sei. Daraufhin ist er als Weichensteller (Eisenbahngehilfe) in das Staatsbeamtenverhältnis übernommen und die Rentenzahlung durch den angefochtenen Bescheid vom Tage der Übernahme

ab eingestellt worden. Sein jährliches Diensteinkommen als Weichensteller beträgt schon zunächst mehr als der Jahresbetrag seines Arbeitslohnes vor der Anstellung als Beamter im Staatsdienste zuzüglich des Jahresbetrags der Unfallrente und steigt in bestimmten Zeitabschnitten bis zu einem gesetzlich festgelegten Höchstbetrage.

Der Kläger ist der Ansicht, daß seine Verzichterklärung ungültig sei. Der Rekurssenat hat dieser Auffassung nicht beitreten können. Rechtsunwirksam wäre der Verzicht nur dann, wenn er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen unwirksam sein würde, oder wenn er gegen die Vorschrift des § 141 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes verstoßen würde. Beides trifft im vorliegenden Falle nicht zu. Denn eine Anfechtung wegen Irrtums, die in Frage kommen könnte, kann auf Grund der Tatsache, daß der Kläger bei der Abgabe der Verzichterklärung der irrigen Meinung war, ihm würde seine frühere Dienstzeit bei der Eisenbahnverwaltung ganz oder zu einem Teile auf sein Besoldungsdienstalter als Beamter angerechnet werden, wirksam nicht erfolgen, weil es sich hierbei nicht um einen Irrtum im Sinne des § 119 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, sondern um einen Irrtum im Beweggrunde handelt, und davon, daß der Kläger bei Abgabe der Verzichterklärung vom Fiskus arglistig getäuscht worden wäre, kann keine Rede sein. Der Verzicht verstößt aber ferner auch nicht gegen den § 141 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes. Bei Prüfung dieser Frage war davon auszugehen, daß dem Kläger ein Rechtsanspruch auf Anstellung als Staatsbeamter nicht zustand, da ein solcher Rechtsanspruch im allgemeinen nicht besteht und für den Kläger auch durch eine besondere Vereinbarung nicht begründet worden ist. Der Kläger ist sonach vom Fiskus aus freier Entschließung infolge und auf Grund seines vorher erklärten Verzichts auf die Unfallrente in das Beamtenverhältnis übernommen worden. Da aber die Bezüge des Klägers als Beamter schon ohne die in Aussicht stehenden Gehaltssteigerungen wesentlich höher sind als sein früherer Verdienst als Arbeiter unter Hinzurechnung des Betrags der Unfallrente, so kann von einer Benachteiligung des Klägers infolge seines Verzichts auf die Rente keine Rede sein. Der Verzicht ist somit rechtswirksam; denn durch ihn ist die Anwendung der Bestimmungen des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes nicht zum Nachteile des Klägers ausgeschlossen worden. Der Beklagte hat daher mit Recht die Rentenzahlung eingestellt.«

Im zweiten Falle handelte es sich um einen als Landbriefträger angestellten ehemaligen Telegraphenarbeiter. Dieser Fall unterscheidet sich von dem vorigen dadurch, daß der Verletzte, namens W., seinen vermeintlichen Anspruch auf Weiterzahlung der Rente erst nach seiner Versetzung in den Ruhestand geltend machte und verlangte, daß ihm die vor seiner Anstellung als Landbriefträger gezahlte Rente von jährlich 180 ℳ, die einer Einbuße der Erwerbsfähigkeit um 30 v. H. entsprach, neben seinem erdienten Ruhegehalte von jährlich 510 ℳ weitergezahlt werde.

Er erzielte von dem Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung (jetzigen Oberversicherungsamte), das über den Antrag zunächst zu entscheiden hatte, ein obsiegendes Erkenntnis. Das Schiedsgericht erblickte nämlich in der Einbehaltung der Rente deshalb eine Benachteiligung des Klägers, weil sein Ruhegehalt niedriger war als sein Einkommen vor der Anstellung als Landbriefträger. Nach Ansicht des Gerichts entbehrte deshalb die Vertragsbestimmung, daß die Rente auch für die Zeit nach der Versetzung in den Ruhestand wegfallen sollte, der rechtlichen Wirkung.

Die Post-Versicherungskommission legte gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts Rekurs beim Reichsversicherungsamt ein und führte in der Rekursschrift u. a. folgendes aus:

»Es ist rechtsirrtümlich, bei der hier zu treffenden Beurteilung, ob im Sinne des § 141 G. U. V. G. eine Benachteiligung vorliegt, die Einkünfte vor der Einstellung als Beamter in Vergleich zu stellen mit den Einkünften nach der Pensionierung. Zu vergleichen ist allein die Vermögenslage, die ohne den Verzicht voraussichtlich sich ergeben haben würde, mit der jetzigen nach der Pensionierung. Der Verletzte würde zu der Zeit, in der er als Beamter dienstunfähig wurde, auch ohne den Verzicht nicht mehr das verdienen können, was er vor seiner Anstellung als Beamter außerhalb des Beamtenverhältnisses zu verdienen imstande war. Es liegt deshalb auch keine Benachteiligung darin, daß ihm nicht bis zur Höhe seines damaligen Einkommens Ruhegehalt und Rente gewährt wird, und zwar um so weniger, als er nach der Gewährung der lebenslänglichen Pension den etwa noch vorhandenen Rest seiner Arbeitsfähigkeit wieder für sich verwerten kann. Wäre der Verzicht nicht ausgesprochen, so wäre der Verletzte auch nicht in der Lage gewesen, sich eine die Unfallrente übersteigende lebenslängliche Pension zu erdienen. Da die Pension höher ist als die Unfallrente, liegt eine Vereinbarung zum Nachteile des Versicherten nicht vor. Der vom Schiedsgerichte berücksichtigte Nachteil ist nicht eine Folge des Verzichts, sondern eine Folge des Umstandes, daß die Arbeitsfähigkeit infolge des Lebensalters und einer nicht auf den Unfall zurückzuführenden Verminderung der geistigen und körperlichen Kräfte herabgesetzt ist. Dieser Nachteil würde voraussichtlich auch ohne den Verzicht und ohne die Übernahme ins Beamtenverhältnis eingetreten sein.

Der dem Unfallverletzten zugemutete Verzicht ist schließlich auch nicht der Ausfluß eines fiskalischen, den Verletzten benachteiligenden Interesses, sondern durch Rücksichten auf die Billigkeit und Gleichstellung mit anderen Beamten geboten. In der lebenslänglichen Pension ist die reichsgesetzlich vorgeschriebene Rente für die dauernde gänzliche Dienstunfähigkeit zu erblicken. Sie umfaßt daher auch die Entschädigung für die mit dieser Dienstunfähigkeit zusammenfallende teilweise Erwerbsunfähigkeit, die als Folge des Unfalls besteht. Der im privatrechtlichen Dienstverhältnis Unfallverletzte darf nicht besser gestellt werden, wenn er in das Beamtenverhältnis übernommen wird, als der Beamte, der im Dienste einen Betriebsunfall erlitten hat. Tritt bei einem solchen dauernde Dienstunfähigkeit ein, ohne daß diese durch den Unfall verursacht ist, so erhält er ebenfalls nur die Pension auf Grund des Reichsbeamtengesetzes, nicht aber daneben noch eine Unfallrente.

Eine Zubilligung dieser Unfallrente an pensionierte Beamte, denen der Unfall zur Zeit ihres Arbeiterverhältnisses zugestoßen ist, würde diese Personen besser stellen als die im Beamtenverhältnisse Verunglückten. Diese Ungleichheit und die infolgedessen unvermeidlichen Berufungen würden es ausschließen, im Arbeiterverhältnisse verunglückte Personen als Beamte einzustellen . . . . .«

Das Reichsversicherungsamt hob das schiedsgerichtliche Urteil durch Rekursentscheidung vom 12. Juni 1913 auf und wies den Antrag des Klägers zurück.

Aus der Begründung ist folgendes hervorzuheben:

»Die Frage, ob die zwischen dem beklagten Fiskus und dem Verletzten getroffene Vereinbarung, daß die Unfallrente nicht zu gewähren ist, insoweit und solange der Verletzte ein Diensteinkommen oder ein

Ruhegehalt von mindestens dem gleichen Betrage wie die Unfallrente bezieht, gegen die Vorschrift des § 141 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes verstößt und deshalb rechtsunwirksam ist, hat das Reichsversicherungsamt im Gegensatze zum Schiedsgerichte verneint. Es ist dabei den zutreffenden Ausführungen des beklagten Fiskus in der Rekursschrift vom 30. Mai 1912 gefolgt. Der Verletzte hat keinen Rechtsanspruch auf Anstellung als Beamter im Dienste der Postverwaltung gehabt. Er ist in das Beamtenverhältnis erst infolge und auf Grund seiner Verzichterklärung übernommen worden. Dadurch hat er, abgesehen von der bevorzugten Stellung und den mancherlei sonstigen Vorteilen eines Beamten, das höhere Gehalt eines solchen trotz seiner durch die Folgen des Unfalls vom 17. Juli 1899 verminderten Leistungsfähigkeit und den Anspruch auf Ruhegehalt bei eintretender Dienstunfähigkeit erworben. Da seine Dienstunfähigkeit unabhängig von dem Unfalle vom 17. Juli 1899 eingetreten ist, und da sich die Unfallfolgen seit der Feststellung der Teilrente von 30 v. H. auch nicht wesentlich verschlimmert haben, so würde er sich, wenn er die Verzichterklärung nicht abgegeben, und wenn er dementsprechend nicht als Beamter angestellt worden wäre, jetzt mit seiner Unfallrente von 180 ℳ im Jahre begnügen müssen. Infolge seiner Übernahme in das Beamtenverhältnis, für die die Abgabe der Verzichterklärung gefordert worden ist, bezieht er statt dessen vorbehaltlos ein dauerndes Ruhegehalt von 510 ℳ jährlich. Die Abgabe der Verzichterklärung hat also durch die ihr folgende Anstellung als Beamter keine Nachteile, vielmehr nur Vorteile für den Verletzten zur Folge gehabt. Die Vereinbarung vom 27. März 1906 über den Verzicht auf die Unfallrente verstößt daher auch nicht gegen das Gesetz. Sie ist vielmehr rechtswirksam, und der Anspruch des Verletzten auf die Wiederzahlung der Rente seit seiner Pensionierung ist nicht begründet.«

Durch diese beiden Entscheidungen ist das bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bisher geübte Verfahren als einwandfrei anerkannt worden. Zu bemerken ist jedoch, daß es keine Anwendung findet, wenn eine durch Betriebsunfall teilweise erwerbsunfähig gewordene Person wieder eine Beschäftigung im Arbeiterverhältnis erhält. In solchem Falle ist die gesetzliche Unfallrente zu zahlen und der Lohn entsprechend der verminderten Leistungsfähigkeit des Verletzten zu bemessen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der größeren Fernsprechgesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die nachstehende, der Zeitschrift Telephony[1]) entnommene Zusammenstellung enthält nähere Angaben über die finanziellen Verhältnisse der wichtigsten nordamerikanischen Orts-Fernsprechgesellschaften nach dem Stande von Ende 1911, soweit die Gesellschaften mit der American Telephone and Telegraph Co eine Wirtschafts- und Betriebsgemeinschaft bilden (sogenanntes Bellsystem).

[1]) Chicago 1912, S. 648 f

Nr.	Name der Gesellschaft	Gesellschafts-kapital $	Schuldverschreibungen $	Roheinnahmen $	Zinsen $	Reineinnahmen $
1.	American Telephone and Telegraph Co	320 947 709	138 185 760	36 970 229	5 567 980	27 733 265
2	Bell Telephone Co of Canada	13 482 890	4 899 000	6 476 848	231 979	1 015 835
3.	Chicago Telephone Co...	27 000 000	5 000 000	12 678 390	264 521	2 262 540
4.	Cincinnati and Suburban Bell Telephone Co	7 850 000	—	—	—	—
5.	Cleveland Telephone Co..	3 100 000	—	—	—	—
6.	Cumberland Telephone and Telegraph Co	—	15 989 000	7 372 661	182 345	2 292 231
7.	Iowa Telephone Co	6 000 000	—	—	—	—
8.	Michigan State Telephone Co	2 285 000	10 000 000	4 642 012	516 026	487 943
9.	Mountain States Telephone and Telegraph Co	21 727 382	—	5 870 151	277 180	1 066 124
10.	Missouri and Kansas Telephone Co	13 627 700	396 000	3 523 032	437 808	—
11.	Nebraska Telephone Co..	4 687 000	—	2 245 505	147 806	356 559
12.	New England Telephone and Telegraph Co	39 178 100	2 505 000	13 849 394	135 315	2 995 487
13.	New York Telephone Co.	125 000 000	51 752 660	44 236 208	2 395 826	12 827 194
14.	Northwestern Telephone Exchange Co	6 000 000	—	—	—	—
15.	Pacific Telephone and Telegraph Co	18 350 000	33 445 000	16 070 112	2 186 146	1 276 127
16.	Providence Telephone Co.	3 500 000	—	1 432 699	156	371 638
17.	Southern Bell Telephone and Telegraph Co	21 400 000	10 000 000	7 202 056	555 981	1 722 728
18.	Southern New England Telephone Co	8 792 800	1 000 000	2 975 368	78 362	565 994
19.	Western Telephone and Telegraph Co	—	10 000 000	—	—	—
20.	Sämtliche von der American Telephone and Telegraph Co abhängigen Gesellschaften	379 727 832	241 032 822	179 477 998	13 610 860	37 975 437

Anmerkung. Die American Telephone and Telegraph Co besitzt außerdem die Mehr Central District and Printing Tel. Co, der Central Union Tel. Co und der Pioneer Telephone

Verteilter Gewinn $	Überschuß $	Rücklagen $	Zahl der Sprechstellen	Gewinnanteil v.H.	Kursstand Ende 1911 $	Bemerkungen
22 169 449	5 563 815	96 807 600	6 622 625	8	146	7½ v.H. Gewinnanteil oder mehr seit 1887.
1 000 000	15 835	7 589 913	198 529	8	160	8 v. H. Gewinnanteil seit 24 Jahren.
2 160 000	102 540	5 829 422	335 652	8	—	Die meisten Anteile sind gegen solche der American Telephone and Telegraph Co eingetauscht worden.
—	—	—	62 000	8	107½	8 v. H Gewinnanteil seit 1905.
—	—	—	—	—	—	Wird von der Western Telephone and Telegraph Co beaufsichtigt, die ihrerseits von der American Telephone and Telegraph Co aufgekauft worden ist. Die Western Telephone and Telegraph Co beaufsichtigt außerdem noch die Southwestern Telegraph and Telephone Co und die Missouri Telephone Co
1 574 412	717 819	9 303 395	238 309	8	—	Das gesamte Gesellschaftskapital ist teils gegen Schuldverschreibungen der Cumberland Tel. and Tel. Co, teils gegen Anteile der American Telephone and Telegraph Co eingetauscht worden.
—	—	—	350 000	—	—	Die American Telephone and Telegraph Co besitzt die Mehrzahl der Anteile.
137 100	350 843	3 723 557	223 805	6	101	Die Mehrzahl der Anteile ist gegen solche der American Telephone and Telegraph Co eingetauscht worden.
1 002 275	63 849	2 207 188	172 803	7	105	1911 durch Verschmelzung der Rocky Mountain Bell Tel. Co und der Colorado Tel. Co entstanden.
—	—	—	436 953	0	38	Die Mehrzahl der Anteile ist gegen solche der American Telephone and Telegraph Co eingetauscht worden.
281 220	75 339	2 331 925	152 874	6	—	
2 644 521	161 684	11 997 568	421 002	7	155	6 v. H. Gewinnanteil seit 1893 und 7 v. H. seit 1911.
10 000 000	2 827 194	31 993 087	1 524 024	8	—	Nahezu alle Anteile sind im Besitze der American Telephone and Telegraph Co.
—	—	—	—	—	—	Wie Nr. 5.
1 090 000	185 627	7 469 404	503 626	6	100	
280 000	91 638	1 787 701	39 674	8	110	8 v. H. Gewinnanteil seit 1894.
1 284 000	438 728	—	339 542	6	—	Die American Telephone and Telegraph Co besitzt mehr als 99 v. H. des gesamten Gesellschaftskapitals.
461 622	104 372	2 138 290	93 196	6	145	6 v. H. Gewinnanteil im Durchschnitt seit 27 Jahren.
—	—	—	—	—	89	Die Mehrzahl der Anteile ist gegen solche der American Telephone and Telegraph Co eingetauscht worden.
25 966 876	12 008 561	146 583 626	—	6,3 i. Durchschnitt	—	

zahl der Anteile der Bell Telephone Co of Missouri, der Bell Telephone Co of Pennsylvania, der and Telegraph Co.

Neben den mit der American Telephone and Telegraph Co vereinigten Gesellschaften haben die unabhängigen Fernsprechunternehmungen nur eine untergeordnete Bedeutung. Die American Telephone and Telegraph Co besitzt mittelbar oder unmittelbar mindestens die Hälfte aller Anteile der Bellgesellschaften und übt somit einen entscheidenden Einfluß auf die Organisation, den Betrieb und die Tarife aus. Verstärkt wird dieser Einfluß noch dadurch, daß die American Telephone and Telegraph Co alle größeren Fernsprechleitungen von Ort zu Ort besitzt und betreibt. Außerdem werden auch die Western Electric Co, die größte Fabrik für die Anfertigung von Fernsprech- und Telegraphenapparaten, für die Herstellung von Draht, Kabeln und anderen Telegraphenbaumaterialien usw., und die Western Union Telegraph Co, die größte Telegraphengesellschaft in den Vereinigten Staaten, von der American Telephone and Telegraph Co beherrscht. Die Gesellschaft hat demnach auf dem Gebiete des elektrischen Nachrichtenverkehrs, besonders im Fernsprechwesen, nahezu eine Monopolstellung inne, die sie durch Kauf bisher unabhängiger Gesellschaften immer mehr zu befestigen bestrebt ist.

Kraftwagenverkehr in Südkamerun. In Kribi ist »die Südkameruner Lastautomobil-Gesellschaft« als Gesellschaft m. b. H. mit einem Kapital von 100 000 ℳ gegründet worden. Sie will, da Eisenbahnen nicht vorhanden sind, überall da, wo die Wegeverhältnisse es gestatten, regelmäßige Kraftwagenverbindungen für den Personen- und Lastenverkehr aus dem Innern nach der Küste und umgekehrt einrichten. Nachdem der Gouvernementsrat bei seinen letzten Beratungen befürwortet hat, zum Ausbau des Wegenetzes im Süden von Kamerun rund eine Million Mark in den Etat des Schutzgebiets einzustellen, wird in den nächsten Jahren mit einer weiteren Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs zu rechnen sein. Kribi ist der Hauptausfuhrhafen für Kautschuk im Süden des Landes. Von 21 Millionen Mark Gesamtausfuhr entfielen auf diesen Platz im letzten Jahre 9,5 Millionen, während von Duala Erzeugnisse im Werte von nur 6,8 Millionen Mark ausgeführt wurden.

LITERATUR.

Das Nachrichtenwesen des Altertums mit besonderer Rücksicht auf die Römer. Von Wolfgang Riegl. 478 Seiten. Ladenpreis geh. 16 ℳ, in Leinwand geb. 18 ℳ. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig 1913.

Das vorliegende Werk bringt das Nachrichtenwesen des Altertums in seinen Beziehungen zum öffentlichen und privaten Leben auf breiter Grundlage und im weitesten Umfange zur Darstellung. Es schildert unter quellenmäßiger Anführung der Belegstellen aus den alten Schriftstellern und dem Verlaufe der Entwicklung folgend die Mittel, Formen und Verfahrungsweisen der Nachrichten Übermittelung, -Erkundung und -Verbreitung bei den Griechen, Römern und allen in ihren Gesichtskreis getretenen alten Völkerschaften.

Vor und neben der allgemein üblichen und von den Römern zu hoher Ausbildung gebrachten Beförderung aller Arten von militärischen und poli-

tischen, bürgerlichen und privaten Mitteilungen durch Boten dienen Zeichen und Signale, die für einen bestimmten Fall verabredet oder allgemein verständlich sind, teils auf Übereinkommen beruhen, und bei deren Weitergabe gelegentlich auch Relaisposten mitwirken, zu allerhand Kundgebungen (Feuer-, Rauch-, Hornsignale, Schlachtruf, Feldgeschrei, Losungswort, Flaggen- und Lichtsignale zur See, die Wasseruhr des Taktikers Aeneas u. a. m.). Dem Wesen unserer heutigen Telegraphie näher kommt der von Kleoxenos und Demokleitos herrührende, von Polybius verbesserte Vorschlag einer alphabetischen Zeichengebung durch Fackeln, dessen Ausführung jede beliebige Nachricht zu befördern gestattet hätte. Seine Verwirklichung ist aber anscheinend nie versucht worden. Die Auslegung einer Stelle bei Vegetius, aus der man schließen zu dürfen geglaubt hat, daß den Römern die optische Telegraphie bekannt gewesen sei, wird berichtigt.

Der Brief war und blieb die Hauptform der Nachrichtenbeförderung. Besprochen werden die für ihn verwendeten Stoffe, die Ausfertigung (bei den Römern auch durch Lohnschreiber und Stenographen), die Beförderung durch Boten, die zurückzulegenden Entfernungen, die z. B. in den römischen Kaiserzeiten bis auf 7500 km (vom Piktenwall bis Äthiopien) stiegen, die Marschgeschwindigkeiten und Wagenleistungen, die Schnelligkeit zur See und in der Binnenschiffahrt, die römischen Rekordsegelfahrten, die Wandlungen in den Ansprüchen an die Geschwindigkeit, die Einführung des ausschließlich politischen und militärischen Zwecken des Staatsoberhaupts dienenden cursus publicus, die Beförderungskosten und die Ausnutzung der Boten bei dem sehr umfangreichen Privatverkehr maßgebender Persönlichkeiten, die Verkehrsunsicherheit, die Mittel gegen Neugierde und Verrat, Geheimbeförderungen und Geheimschriftsysteme u. v. a.

Diesem Inhalte der vier ersten Abschnitte des Beförderungsdienstes im engeren Sinne folgt

im fünften Abschnitte die Nachrichtenverbreitung (Formen, Inhalt und Wirksamkeit der mündlichen und schriftlichen Verkündigung an die versammelte Menge, Ausruferwesen, Verlesung und Anschlag der republikanischen und kaiserlichen Edikte, Bekanntmachungen von Gladiatoren- und anderen Spielen an den Hauswänden und Bildsäulen, Verbot der Anbringung von solchen Anzeigen, bildliche Schaustellungen, Plakathumor, Flugschriften, das schnelle Umlaufen der von Mund zu Mund gehenden Gerüchte, namentlich auf den Weltverkehrstraßen),

im sechsten Abschnitte das Zeitungswesen, dessen Erfindung den Römern zukommt, (Cäsars acta publica als römischer Reichs- und Staatsanzeiger, gewerbsmäßige Vervielfältigung durch die Privatunternehmung, berufsmäßige Berichterstattung, das kaiserliche Zeitungsmonopol und Verfall des politischen Zeitungswesens),

im siebenten Abschnitte die Nachrichtenermittelung, die vorher schon vielfach gestreift, sich in diesem letzten Teile des Buches auf das politische und militärische Gebiet beschränkt. Bei der auswärtigen und inneren politischen Erkundung sind Gesandte, Kundschafter, Sklaven und nicht zuletzt die Frauen als Mittler tätig; auch eine politische Geheimpolizei wirkt mit; beschlagnahmte und hinterlassene Briefschaften werden verwertet.

Zuletzt wird das Vorgehen bei der militärisch-geographischen und kriegsmäßigen Erkundung zu Zwecken der Aufklärung und Sicherung geschildert und kurz der neuzeitlichen Entwicklung gegenübergestellt, die mit ihrer völligen Absperrung des Kriegsschauplatzes dahin wirkt, daß »der Kriegsberichterstatter von nun ab zu den Erscheinungen der Vergangenheit zu rechnen« ist. Überhaupt geben die zahlreich wiederkehrenden Ausblicke in spätere Jahrhunderte und in

die Jetztzeit Gelegenheit zu anregenden Vergleichen. So werden die Eilmärsche Cäsars und Alexanders des Großen mit den Marschleistungen in deutschen Manövern und mit den Gewaltmärschen der Japaner im mandschurischen Kriege, die von den alten Boten erreichten Geschwindigkeiten mit denen unserer Sportvereine, die alten und die noch heute in Montenegro und Albanien zum Aufbieten des Landsturmes gebräuchlichen Rufposten, die Relaiswagenfahrten Cäsars und Napoleons und der riesige Briefwechsel beider nebeneinander gestellt.

In gewinnender und fesselnder Schreibweise rollt der Verfasser vor unseren Augen ein Bild des öffentlichen und des privaten Lebens im Altertum nach den verschiedensten Seiten auf, wobei die Fülle der berichteten Tatsachen und ihre geschickte Zusammenfassung unter bestimmten Gesichtspunkten uns neue Einblicke in die antike Kultur vermitteln.

Die Abhängigkeit des erfolgreichen Fernsprechanrufs von der Anzahl der Verbindungsorgane. Von Dr.-Ing. Friedrich Spiecker, Diplom-Ingenieur. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis 2 *M* 40 Pf.

An der Hand der von ausländischen Fernsprechgesellschaften aufgestellten Formeln und Kurven erörtert der Verfasser die Wechselbeziehungen der Güte und der Wirtschaftlichkeit des Fernsprechbetriebs zu der Zahl der Verbindungswege, dann geht er zu seiner Hauptaufgabe über, nämlich die bisher im allgemeinen auf Grund der Betriebserfahrungen gefundene Zahl der notwendigen Verbindungsorgane auf theoretischem Wege mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung zu ermitteln. Zunächst wird die Übereinstimmung der Aufgabe mit dem aus der Wahrscheinlichkeitsrechnung bekannten Bernouillischen Problem nachgewiesen und die Anwendbarkeit der auf dem binomischen Lehrsatze beruhenden Formel des Bernouilli festgestellt. Es wird dann weiter untersucht, wie die während kleiner Zeitspannen sich vollziehenden Auf- und Abwärtsbewegungen des Verkehrs auf die Ausnutzung der Verbindungsorgane einwirken und wie diese Bedingungen rechnerisch zu erfassen sind. Hierfür gibt der Verfasser eine sehr verwickelte Formel, deren Anwendung auf den Betrieb wegen der umständlichen Ausrechnung Schwierigkeiten begegnen dürfte. Hand in Hand mit der theoretischen Untersuchung gehen Versuche, die zehn Tage hindurch bei einer selbsttätigen Vermittelungsanstalt stattgefunden haben und eine ziemlich gute Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Rechnung zeigen. Zum Schluß wird auf Grund der nicht modifizierten Bernouillischen Formel ein Kurvenbild für verschiedene Verkehrsdichten gegeben, in das auch vergleichshalber die aus dem Betriebe bekannten Kurven aufgenommen sind.

Bei geschickter mathematischer Behandlung hat der Verfasser die Anwendung der Differential- und Integralrechnung vermieden, so daß auch der mathematisch weniger geschulte Leser den Entwicklungsgang verfolgen kann. Man darf sich dabei allerdings nicht durch die Druckfehler, die in den Formeln besonders störend wirken, beirren lassen. Das Buch, das in dieser Ausführlichkeit wohl als erstes in der deutschen Literatur die rechnerische Behandlung einer Aufgabe aus dem Fernsprechbetriebe durchführt, gibt dem Fernsprechtechniker wertvolle Fingerzeige, wie den mannigfachen Betriebsfragen auch theoretisch beizukommen ist.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Sachregister.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.